8e année. — N° 357
50 centimes

La Coupe Gordon-Bennett

12 Juillet 1905
Tous les Vendredis

LA VIE AU GRAND AIR

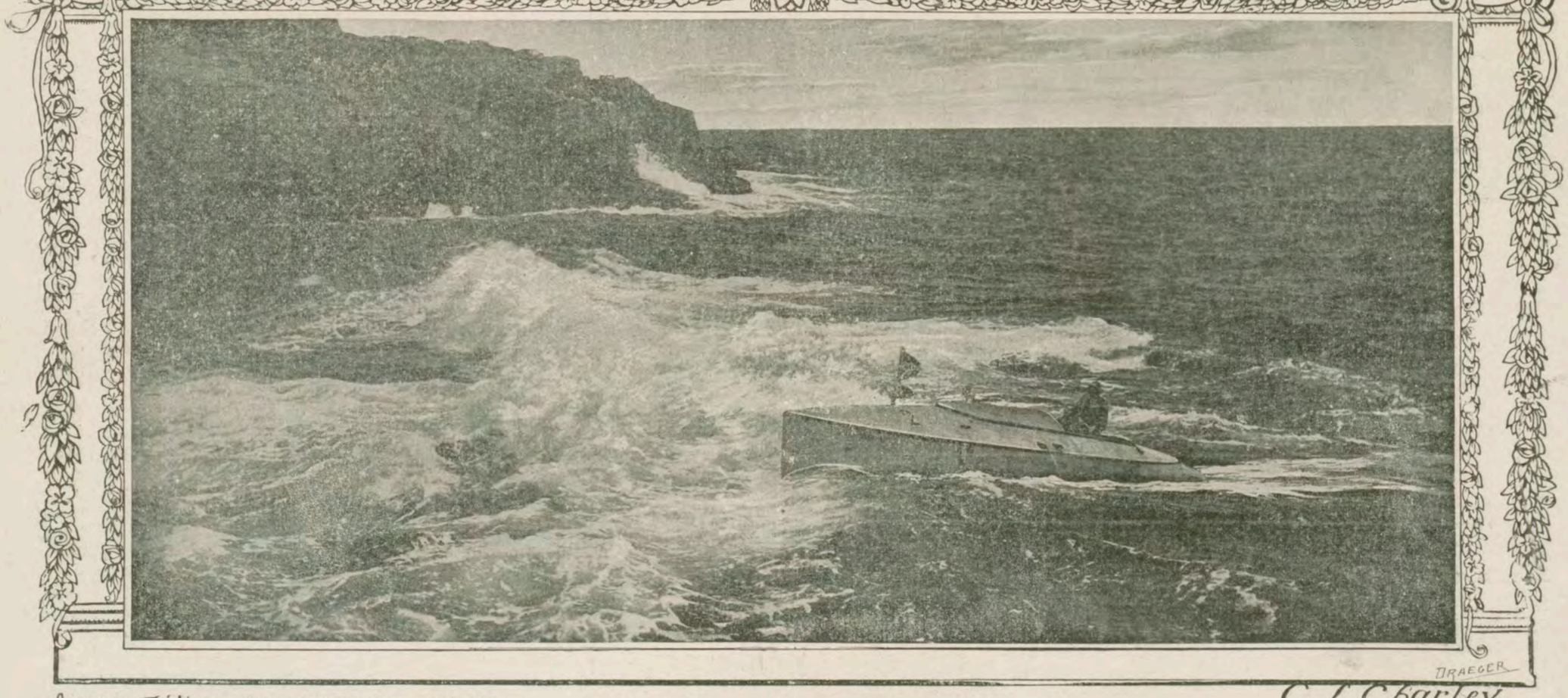
LANCIA

dans le virage de Rochefort, le plus difficile du Circuit d'Auvergne.

Publications Pierre Lafitte
Je sais tout ◦ Femina
Musica ◦ La Vie au Grand Air
9 & 11, Avenue de l'Opéra Paris.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

"MERCEDES-PALACE" 70 AVENUE DES CHAMPS-ELYSÉES



C. L. Charley.

Adresse Télégr: AMCHARLEY. PARIS
Téléphone 549-77 509-36

CANOT AUTOMOBILE

Agents pour l'Amérique :
ALLEN HALLE & Co, 69, Wall Street, New-York City.

Agents pour l'Angleterre :
CANNSTATT MERCEDES Co, 132/3, Long Acre London W.-C.

Succursales du Mercédès-Palace :
NENCI, Viale Carlo Alberto A, FLORENCE
A. BLACK Ld., 30, Rua da Boa Vista, LISBONNE

La Semaine Comique, par Henriot.

— On dit d'un imbécile que c'est un serin. On a tort. Les serins ont inventé la navigation aérienne bien avant les hommes !

— Ces montagnes d'Auvergne virent jadis des courses de chars romains : elles ont pu constater que l'automobilisme a réellement fait bien des progrès depuis l'époque de César.

— Et votre voiture n'a pas été trop fatiguée en Auvergne?
— Au contraire. L'air des montagnes lui a fait le plus grand bien.

— Je regarde si le moteur fonctionne bien, car nous allons faire une course... il s'agit d'arriver à la maison avant lui...
— Avant qui ?
— Avant l'orage !

LE BLACK MIXTURE MÉRÉ
est un baume cicatrisant infaillible
pour la guérison des plaies chez tous les animaux.
Le Flacon : 2 f. 50

NETTOYEZ VOS CHIENS AVEC LES
SAVONS DES PIQUEUX
Le Pain, franco : 1 fr. 20

L'ANTIPSORIQUE LEBEAU
est le meilleur topique pour guérir
GALE, DÉMANGEAISONS, DARTRES, HERPÈS, etc
La Bouteille ; pour chien : 4 fr
pour cheval : 6 fr. 50
franco gare, en plus, 0 f 75

BROCHURES, PROSPECTUS, FRANCO SUR DEMANDE

MOTRICINE
"REINE DES ESSENCES"
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter. - En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28

PARFUM FLORAMYE
L. T. PIVER
PARIS

Moteurs BUCHET
15, r. Greffulhe, Levallois-Perret
Gagnant du Criterium au 1/3 litre avec 1re, 2e et 4e places.
à soupapes commandées.
pour Motocyclettes et Voitures

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours des dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le LABORATOIRE, 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 3 fr.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bouty.

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Guéris par les Cigarettes ou la Poudre ESPIC

BOUGIE A CLOCHE LUTH
29, RUE BRUNEL - PARIS

DIPLOME D'HONNEUR
Exposition de Milan 1905

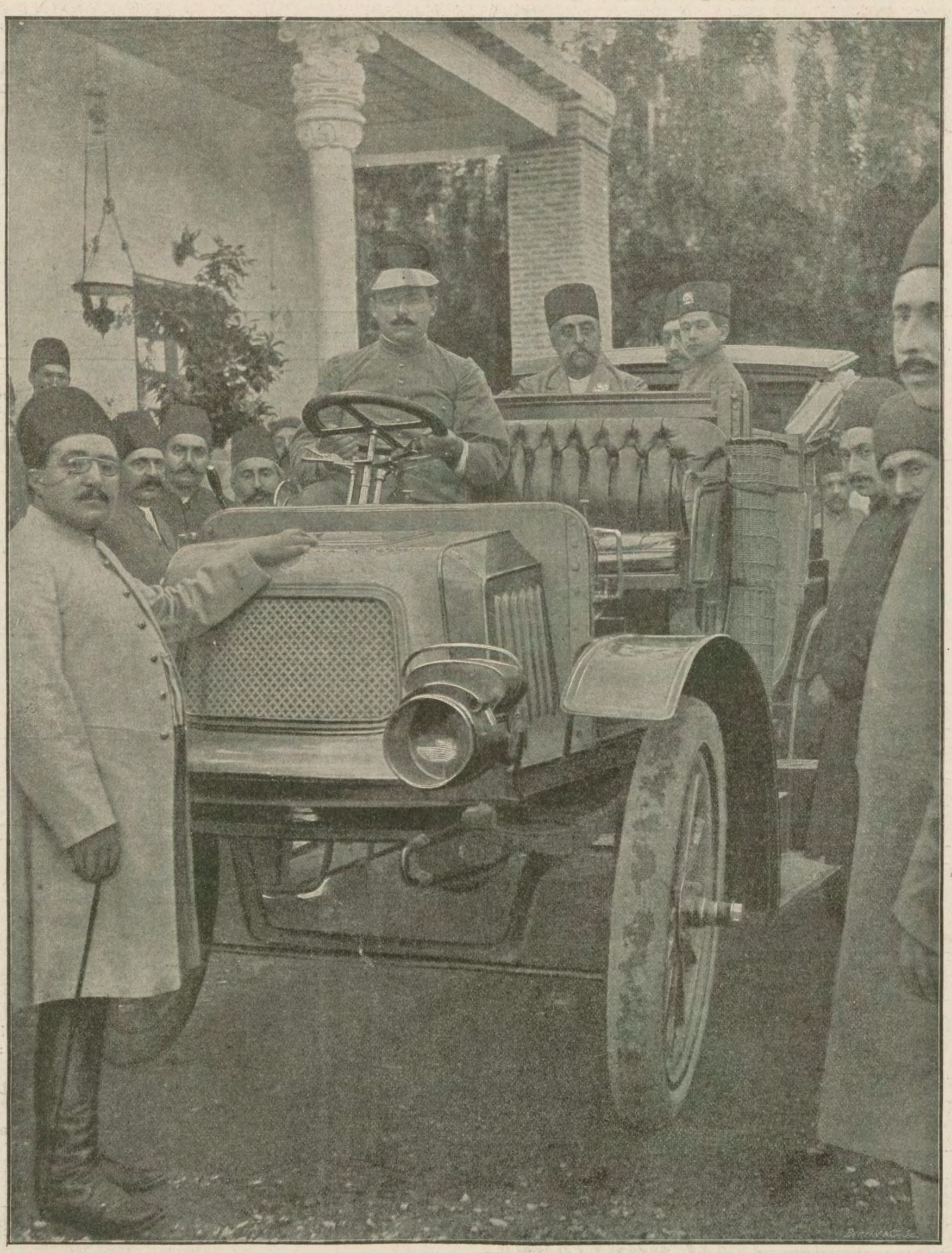
NEVRALGIES MIGRAINES. — Guérison certaine par les Pilules Antinévralgiques du Dr CRONIER
Boîte 3 fr. SCHMITT, Phien, 75, Rue La Boëtie, Paris.

Chauffeurs,
si vous êtes réellement touristes, vous fixerez votre choix sur les voitures de tourisme par excellence : sur la
GLADIATOR
Allez voir aux Usines GLADIATOR, au Pré St-Gervais, comment sont construites les Gladiator.
MAGASINS DE VENTE A PARIS : 62, avenue de la Grande-Armée - 18, boulevard Montmartre.

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu. Cubèbe. Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig.

S. M. le Shah Mouzaffer-Eddin



P. ABDOLLAH MIRZA
TEHERAN

S. A. R. Chams-Olmock.

M. Marnay,
mécanicien français du Shah.

S. A. R. Fakr-Olmock.

S. M. le Shah.

Le fils du prince héritier.

Schouan Saltaneck,
fils du gouverneur de Shiraz.

عبدالله قاجار

S. A. R. Saïf-Olmock.

Le Roi des Rois, Mouzaffer-Eddin, est un souverain très moderne, et rien de ce qui touche au progrès ne le laisse indifférent. Automobiliste passionné, le Shah s'adonne à la locomotion nouvelle, et a fixé son choix définitif sur les voitures à vapeur Gardner-Serpollet. Le voyage de Sa Majesté en Europe — le Shah est en ce moment à Contrexéville — s'est effectué, de Téhéran à Enseli, la frontière, dans son automobile Serpollet, et ce voyage de 400 verstes l'a enchanté. La route traverse une région très montagneuse, avec routes plus que médiocres et des rampes de 14 °/₀; on franchit plusieurs fois des altitudes de 1.400 mètres.

Comme on le voit, S. M. Mouzaffer-Eddin est un touriste convaincu : la photographie ci-dessus a été prise aux environs de Téhéran : le Shah est entouré de dignitaires et de personnalités persanes.

Automobiles Gardner-Serpollet
9-11, rue Standhal, Paris

LES FORTES TOILES

CONTINENTAL

dans les Courses et les Concours importants de 1905

Meeting de Floride

90 o/o des Courses du Meeting sont gagnées sur

CONTINENTAL

Coupe Brokaw

1er THOMAS

The Ormond Handicap : 1er Sartori

Coupe Vanderbilt

1er FLETCHER

Record du Monde des 100 milles en 78 m. 24 s., soit une vitesse de 123 kil. dans l'heure.

Meeting de Cuba

Course de 100 milles :

1er CARRICABURU. — 3e Birk. — 4e Robinson. — 5e Fletcher.

Angleterre : Concours d'Endurance de Mr. Siddeley

2.536 milles (4.082 kil.) sans ennuis de pneus.

Concours de Tourisme de l'A. C. Forézien

20 voitures partantes

7 sur CONTINENTAL

dont 6 terminent le parcours : *classées*, la 7e ayant commis une erreur de route.

Coupe Provinciale

Course du Kilomètre ; 1er Bablot, voiture Berliet 24 HP.

Course de Côtes : des Chères à Limmest

1er Deydier, voiture des Chantiers de la Buire.

Concours de Tourisme et d'Endurance du C.A.S.O.

Equipe des 3 voitures 6 HP De Dion-Bouton
3 premières places de la Première Catégorie
P llegrin, 2e du Classement général.

Concours de la Roue

(4.000 kil.)

Les deux premières voitures arrivées après un parcours de 4.000 kilom. étaient munies de Protecteur antidérapant cuir ferré sur CONTINENTAL.

Concours de tourisme de Touraine

3e Categorie : 1er Brouhot I. — 4e Catégorie : 1er Brouhot II.
5e Catégorie : 1er Brounot IV.

Coupe du Loiret (Concours de Régularité)

1er Perrot, voiture Ariès 30 HP.

Concours de Côte A.C. de Marseille

1er du Classement général : Léon FABRE
Le meilleur temps de la journée
1re Catégorie: 1e Bablot. — 3e Catégorie: 1er Aubert. — 6e Catégorie : 1er Fabre
8e Catégorie : 1er Huyette.

Concours de Côte de la Provence Sportive

1er du Classement général : M G. Louche.
5e Catégorie : 1er Mieusset; 2e Pilain. — 6e Catégorie : 1er Bablot.

Coupe Rochet-Schneider

1er PERRET, voiture Peugeot 18 HP.

Concours de tourisme de Périgueux

1er du Classement général et 1er de la 3e catégorie : PASQUET

Coupe Internationale M.C.F.

1er WONDRICK

LE GUIDE ROUTIER CONTINENTAL 1905 est délivré gracieusement à tous les propriétaires d'automobiles, aux bureaux de la Maison CONTINENTAL, de ses succursales et par ses Stockistes en France Pour le recevoir franco domicile, justifier de la qualité de propriétaire d'automobile et envoyer 1 fr. de Province ou 0,40 de Paris au service No 10 de CONTINENTAL, 18, rue Brunel, Paris (17e), pour frais de port et d'emballage. — Le Guide est vendu à l'Etranger 2,50.

Continental, *Société Anonyme de Caoutchouc Manufacturé, 18, rue Brunel, PARIS* (Succursales à Lille, Lyon, Marseille, Nancy, Nantes, Nice).

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

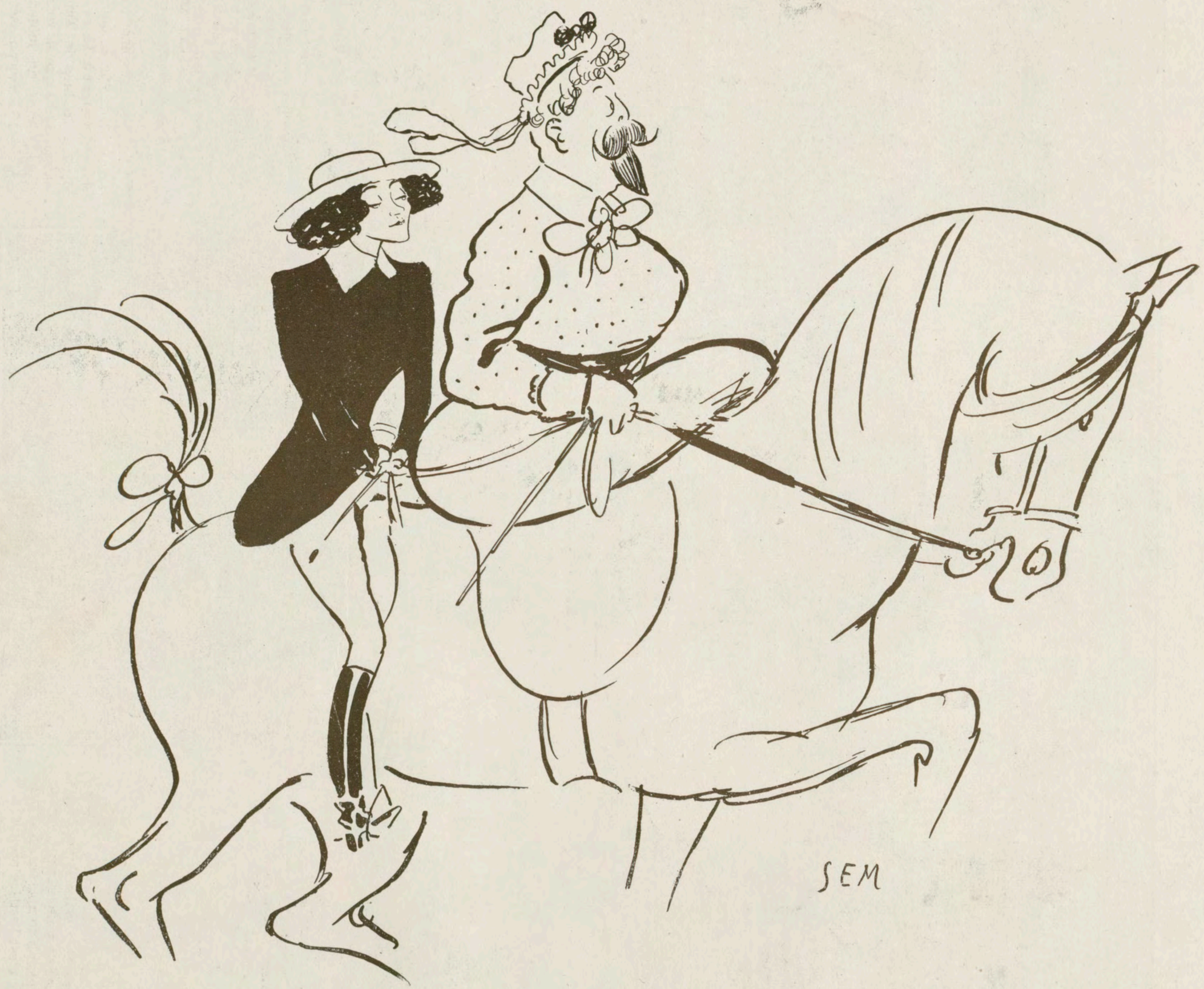
12 Juillet 1905. — N° 357
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

LANCIA DEMANDE QUELLE EST SON AVANCE SUR THÉRY

Les courses d'automobiles comme celles qui viennent de se disputer sur le Circuit d'Auvergne sont aussi émotionnantes pour les spectateurs que pour certains coureurs. Parti quinze minutes après Théry, Lancia, dont la Fiat *marche terriblement vite, s'inquiète de son avance à l'arrêt de Laqueuille, et ce n'est qu'une heure plus tard qu'il arrivera à rejoindre Théry pour être redépassé finalement cent kilomètres plus loin.*

LES HABITUÉS DU BOIS



*Qui ne connait Willy, l'auteur de Claudine, qui fait également la critique musicale de l'*Echo de Paris *sous le pseudonyme de « l'Ouvreuse du Cirque ». On voit tous les matins au Bois Willy et sa femme, Mme Colette Willy, qui monte à cheval à califourchon. Et ce sont les amusantes caricatures de l'Ouvreuse et de Colette que Sem a juxtaposées sur ce cheval de cirque.*

LA COUPE GORDON-BENNETT

Avant le départ, à Laschamps

La consigne, moins rigoureuse, a permis à une foule d'amis, de photographes et de journalistes de pénétrer sur la route pour assister de plus près au départ.

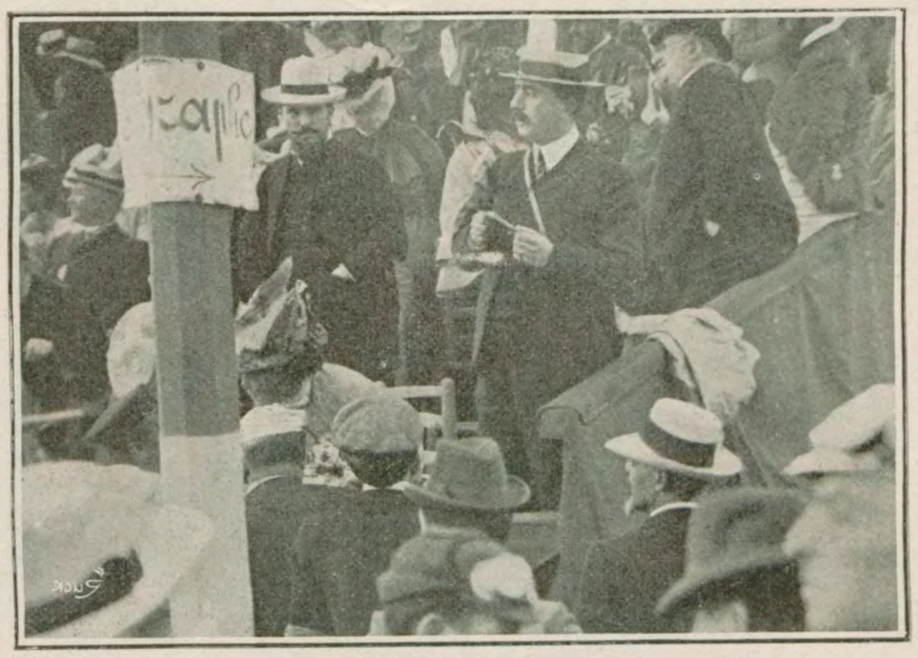
La Coupe se court pour la dernière fois en France. — La défaite de l'équipe allemande — Le duel Lancia-Théry — Théry, officier d'Académie — Le Circuit d'Auvergne est une râpe à pneumatiques — — — — — — — — — — —

Laschamps, 5 juillet.

Ce n'est pas à une grande première que nous allons assister, mais plutôt à une grande dernière représentation ; la France prend sa retraite, elle ne jouera plus son rôle dans la Coupe Gordon-Bennett. C'est dire avec quelle coquetterie elle s'appliquera à y triompher. Coquetterie toute morale d'ailleurs, car sur ce triste plateau de Laschamps, les tribunes ne sont d'apparence ni artistique ni luxueuse. Simples tribunes d'un comice agricole de bourgade où on a oublié de réserver le moindre fauteuil au ministre qui représente le gouvernement, M. Clémentel, ministre des Colonies, député du Puy-de-Dôme. L'aspect lamentable des tribunes s'est augmenté des brèches qu'y a faites l'ouragan de la veille. Par endroits, la toiture de toile manque, un soleil de plomb tombe sur les banquettes, c'est l'espace réservé à la presse tout en haut des tribunes.

Le pesage s'est en effet terminé, la veille, dans un véritable ouragan peu respectueux des frêles édifices des Automobiles Clubs.

Sur la route brune qui passe entre les deux rangs de tribunes, les voitures des concurrents sont lentement amenées dans leur ordre de départ; une foule curieuse les entoure, discutant leurs chances, désignant des organes, en des termes d'admiration ou de critique. La présence des étrangers a rendu la consigne moins sévère : les gendarmes s'expliquent mal avec des gens qui parlent si peu français, ils préfèrent les laisser et renoncent à les faire évacuer. Quelques minutes nous séparent du départ.

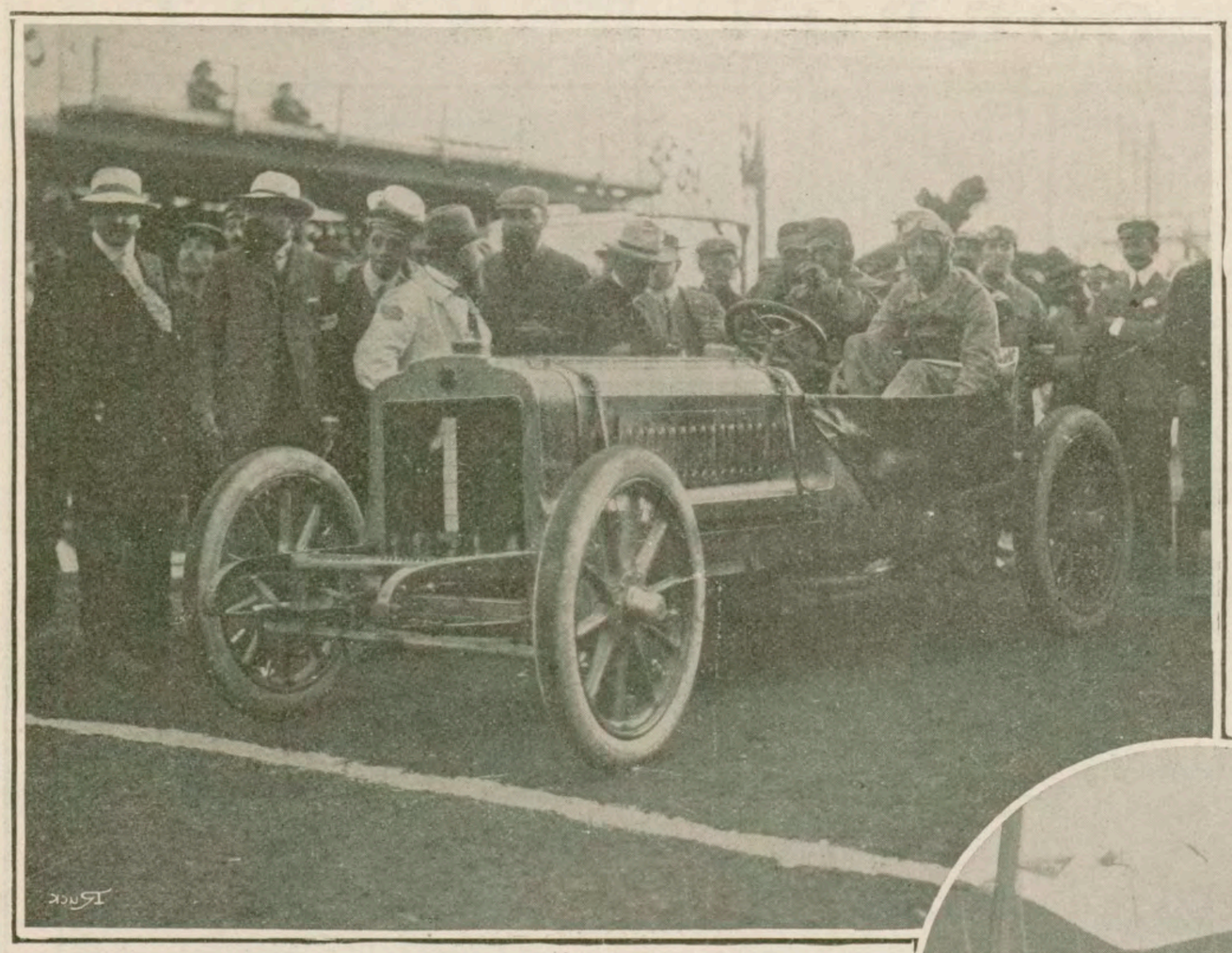


M. Clémentel, ministre des Colonies.

Le ministre des Colonies est originaire du Puy-de-Dôme ; son influence n'a pas peu contribué à faire choisir le Circuit d'Auvergne. Il a suivi d'un œil attentif toutes les péripéties de la course ; derrière lui, est M. Joly, préfet du Puy-de-Dôme.

Toujours aussi calme, Théry, qui doit partir le premier, se livre à ses derniers préparatifs : il jette un dernier coup d'œil à son moteur, s'installe dans son baquet ; son fidèle mécanicien Muller met en marche le moteur qui ronfle formidablement.

Tampier, chronométreur et starter, annonce une à une les secondes qui restent à Théry avant le départ. Le bras de Tampier s'abaisse tandis que sa voix se perd dans le bruit du moteur. Il est 6 heures ! Théry a poussé un levier ; la voiture a bondi sur la route, au milieu des hurrahs enthousiastes ; quelques mètres plus loin, le même levier est poussé encore; la voiture a pris la deuxième vitesse et s'enfuit vers le col de la Moreno ; les



H. Fournier. Michelin. Prade. Clément. De Knyff. Tampier.
Le départ du tenant de la Coupe.
La voiture de Théry est la plus entourée; chacun tient à serrer la main du champion.

cahots de la route soulèvent la voiture qui paraît une chaloupe sur une mer un peu houleuse.

Comme aux éliminatoires, de nombreux chronométreurs amateurs sont installés dans les tribunes : ils prennent les temps que mettent les voitures depuis le départ jusqu'à leur disparition derrière le bois de la Moreno; Théry met 1 m. 5 s à parcourir ce trajet : aux éliminatoires il avait mis 1 m. 6 s. Il semble que cette seconde de gain soit une bonne indication en faveur de la voiture française et de bon augure pour la victoire de la France.

Le numéro 2 appartient à Earp, le premier représentant de l'Angleterre; sa voiture qui connut la gloire de faire près de 176 kilomètres à l'heure, danse encore plus sur la route que celle de Théry ; les casquettes et les manteaux blancs des deux hommes qui la montent font des bonds formidables.

Jenatzy part le troisième ; le champion des Mercédès porte tous les espoirs de l'Allemagne et ses compatriotes lui font une véritable ovation. Au signal, sa voiture s'arrache véritablement de la route et part merveilleusement.

Lancia, qui le suit et qui représente la marque italienne Fiat, est vivement applaudi par ses compatriotes qui sont très nombreux et ont grande confiance dans l'issue de ce duel de géants.

Les départs se suivent ensuite régulièrement de cinq en cinq minutes.

Cette fois, le téléphone fonctionne admirablement. 20 minutes après le départ, Théry est passé à Laqueuille, et on apprend plus tard que Jenatzy, passant au même endroit, à déjà perdu plus de 18 minutes, et que Lancia en a gagné une sur Théry.

Bientôt, Théry termine son premier tour; il passe aux tribunes à 7 h. 41 m. 7 s. Lancia le suit de près, à 7 h. 49 m. 57 s. ; comme il a subi 4 minutes de retard de réespacement, il a maintenant 10 minutes d'avance sur Théry. La panne de Jenatzy a presque anéanti tous les espoirs de l'équipe allemande, et la lutte se circonscrit déjà entre l'équipe française et l'équipe italienne, toutes deux très régulières.

Les concurrents presque tous finissent le premier tour. On est sans nouvelle de deux des voitures américaines, lesquelles ne brillent pas, et de Burton qui a dû avoir des difficultés avec son moteur.

Quand on fait afficher le classement provisoire au premier tour, Lancia est premier, Théry, second; Cagno, troisième, et Duray, quatrième.

Cependant que s'effectuent tous les passages, les premiers continuent leur course vertigineuse.

Théry termine son second tour à 9 h. 30 m. 4 s ; il est suivi par Lancia à 9 h. 38 m. 8 s. qui possède maintenant une avance de 13 minutes sur Théry. Il marche terriblement vite et il a réglé sa course en préférant utiliser toute la force de son moteur, sans épargner ses pneus ; il en change à chaque tour, au col de la Moréno.

Lancia n'ayant pas de retard de réespacement (son temps dans le deuxième tour est de 1 h. 42 m. 11 s.) gagne du terrain. Théry a mis 3 h. 30 m. 4 s. pour effectuer les deux premiers tours ; Lancia n'a mis que 3 h. 17 m. 8 s.

C'est au troisième tour que se joue le drame. Lancia, d'une merveilleuse audace, pousse sa voiture à fond et se rapproche de plus en plus de Théry ; il le rejoint à Pontgibaud. Il a donc gagné ses 5 minutes de retard au départ et accentué son avance ; mais le téléphone nous renseigne sans détails. On apprend qu'aux quatre routes de Clermont, Lancia n'a plus que 5 minutes d'avance sur Théry. D'où vient cette perte de temps? On ne le sait pas encore. En tout cas, on attend Lancia et c'est Théry qui passe à 11 h. 18 m. 46 s.

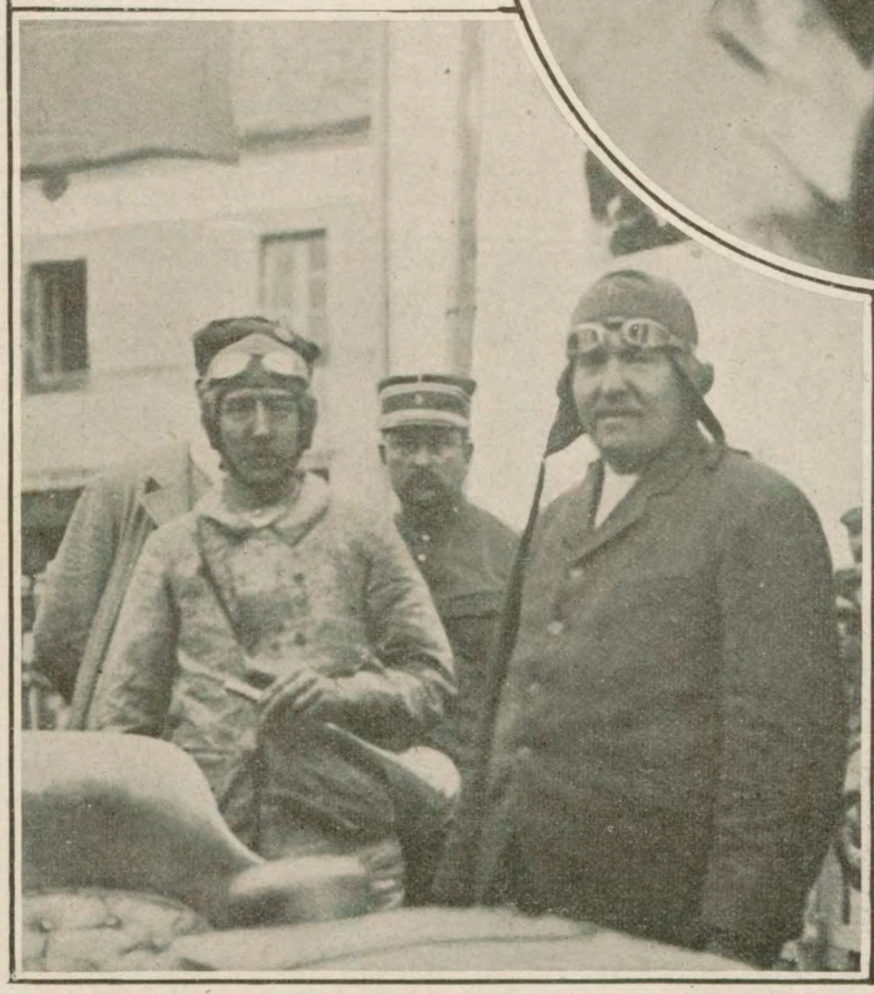
Qu'est devenu Lancia ?

Le duc des Abruzzes.
Le frère du roi d'Italie est venu par la route à la Coupe sur sa 50-chev. Panhard et Levassor.

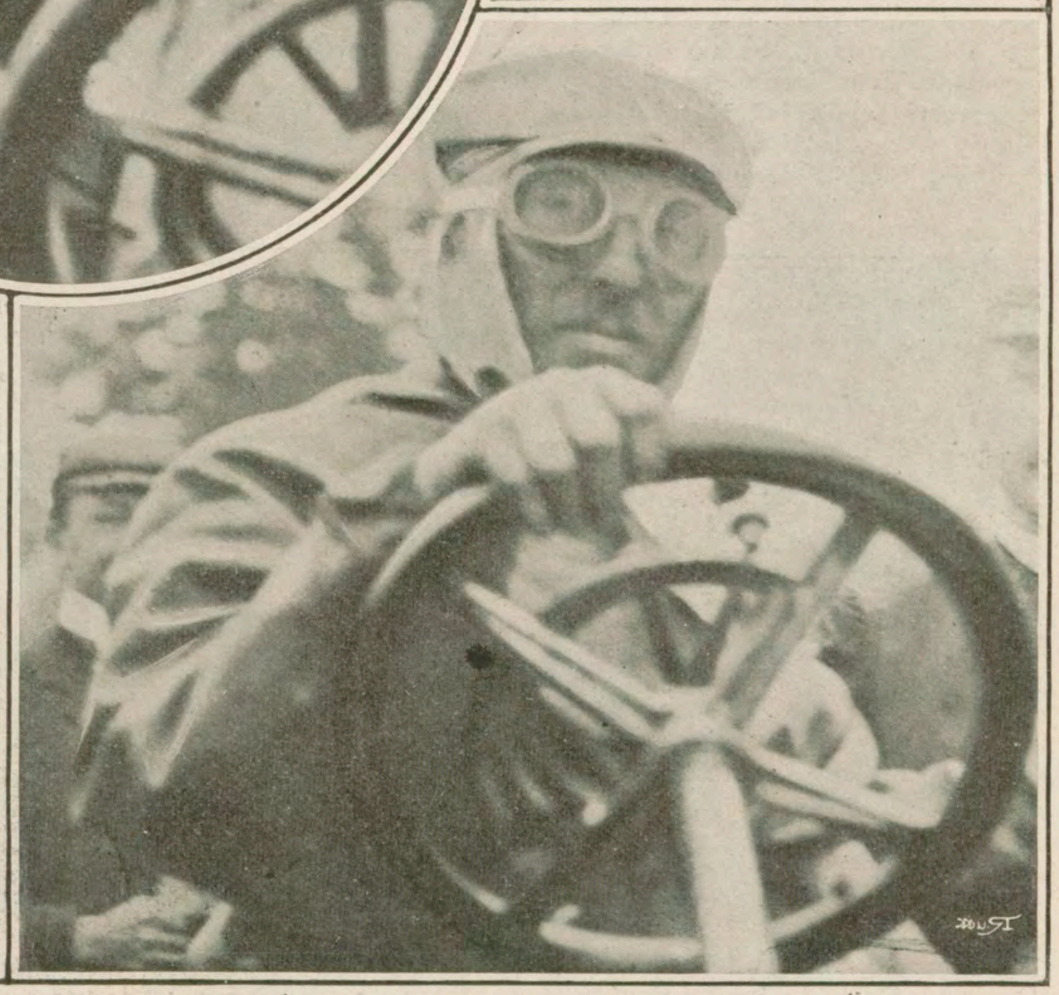
Le départ du deuxième de la Coupe.
Les représentants de l'Italie, très nombreux au départ, ont tenu compagnie à leurs champions jusqu'au dernier moment.

Silhouettes de Concurrents

Le baron de Caters.
Incomparable de sang-froid, de calme et de correction.



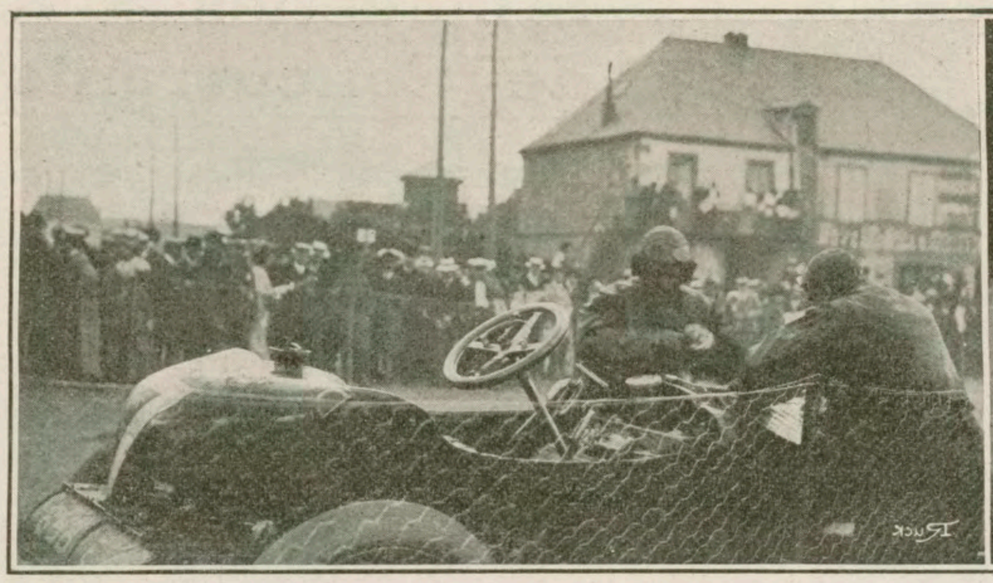
Théry et son mécanicien Muller.
Les triomphateurs, calmes et résolus, attendent patiemment la fin d'un arrêt d'espacement de cinq minutes à Laqueuille.



Alexandre Burton.
L'huile, la poussière et le pulverant l'ont rendu méconnaissable.

Cagno.
Mécanicien de la reine d'Italie, énergie de fer.

Jenatzy.
Aussi ardent que Théry est froid.



Caillois se voit arrêté par un excès de graissage de son moteur ; un simple nettoyage de ses inflammateurs lui permet de repartir immédiatement.

Deux pannes.

Le dernier concurrent n'avait pas quitté Laschamps qu'un coup de téléphone apprenait que Jenatzy, l'homme le plus à craindre, était arrêté près de Laqueuille.

Surpris par la panne fâcheuse, il est toujours à la Baraque, à 5 kilomètres des tribunes.

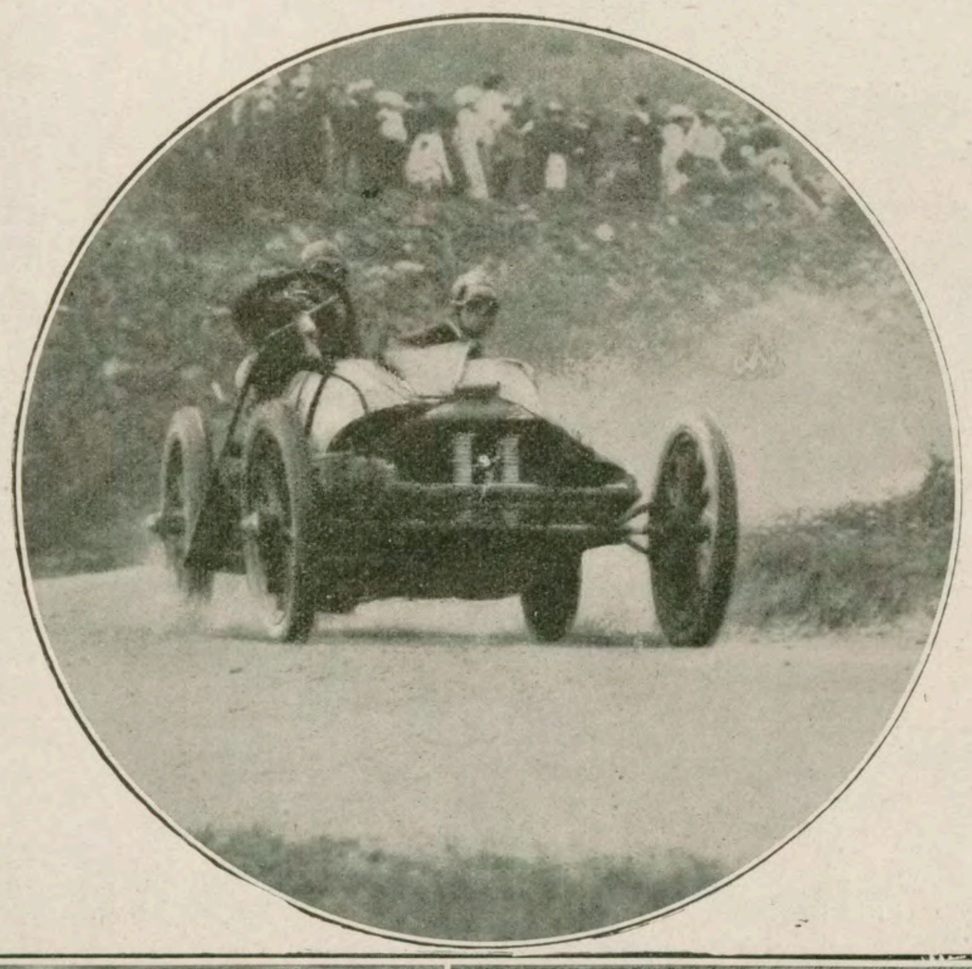
Voici Cagno ; il ne peut plus inquiéter Théry pour la première place ; il a sur lui plus de 21 minutes de retard.

Nazarri marche, lui aussi, splendidement ; ses temps le rapprochent même de Théry, et c'est lui qui va nous donner l'émotion du dernier tour.

La deuxième voiture américaine, conduite par Dingley, est arrêtée et dans l'impossibilité de repartir ; elle ne termine même pas son premier tour. Jenatzy, qui portait l'espoir de l'Allemagne, et qui avait promis de remporter la Coupe mort ou vif, ne termine pas son troisième tour ; il en est de même pour Lancia dont la panne est irrémédiable.

Hiéronymus (Autriche) ne terminera pas le troisième tour, tandis que Burton (Autriche) se bat pendant deux tours avec ses pneumatiques ; il s'arrête à la fin du second tour.

Déjà, Théry a commencé son



quatrième tour ; penché sur son volant, dans les terribles détonations de son moteur, il fonce sur la route sombre, sa voiture colle à la route. Nazarri seul peut l'inquiéter ; celui-ci a, en effet, couvert ses trois premiers tours en 5 h. 34 s. Il est second.

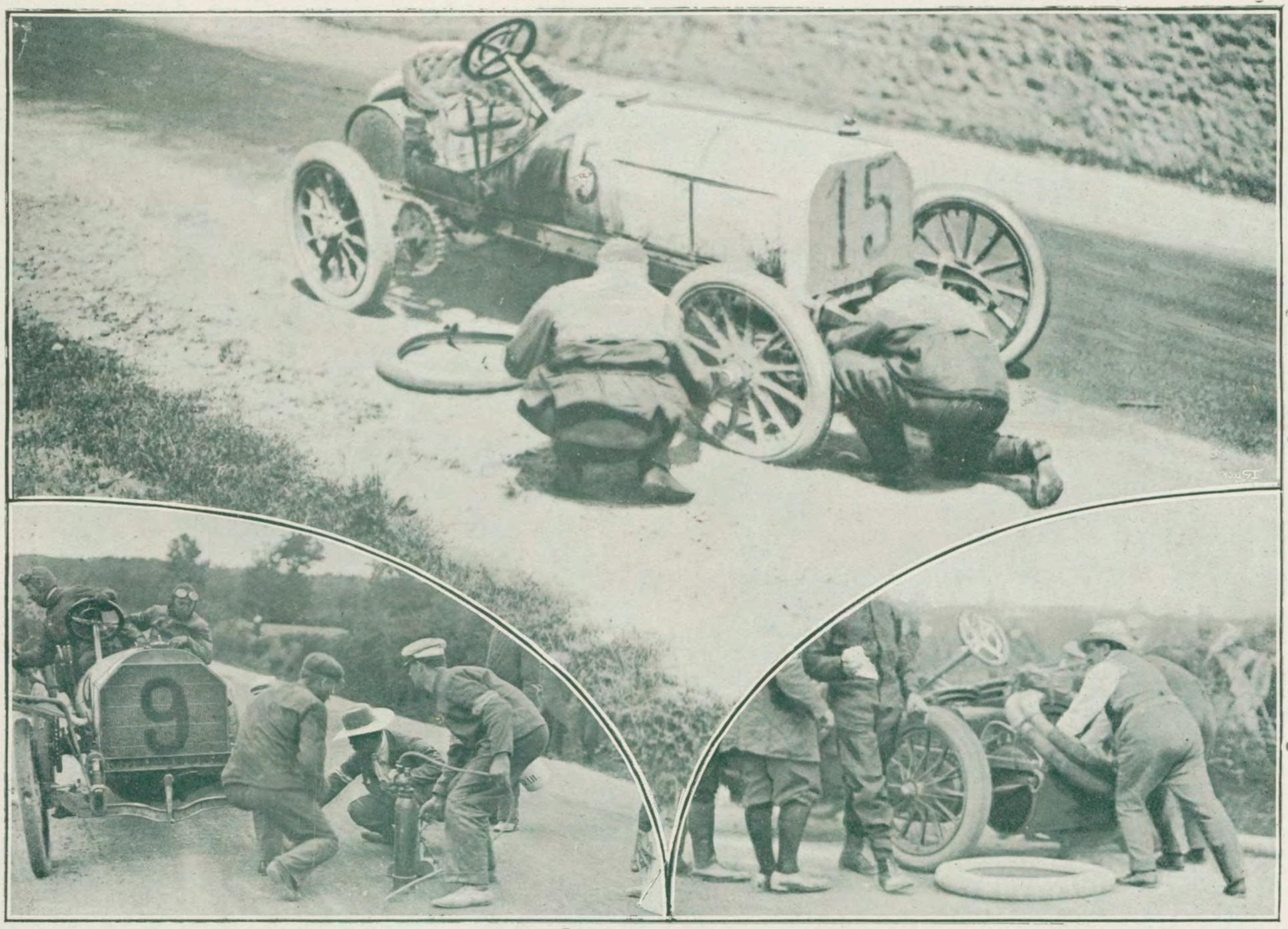
Sauf accident, Théry est hors d'atteinte. Continuant sa course avec la régularité d'une horloge, il couvre son dernier tour de Circuit en 1 h. 51 m. 56 s., sans perdre un pouce de terrain sur ses concurrents. C'est au milieu d'une ovation indescriptible qu'il arrête sa voiture.

Couvert d'huile et de poussière, Théry relève ses lunettes sur le bonnet rond qui lui enserre la tête et ses yeux cherchent quelqu'un : Brasier. Les deux triomphateurs s'embrassent et Théry est obligé de descendre de sa voiture pour venir au milieu des tribunes, où des milliers de voix l'acclament.

Presque arraché de sa voiture, Théry est amené au ministre, qui, gracieusement, lui remet les pal-

Le même virage par trois voitures.

Voici trois voitures qui prennent le même virage. La première, celle de Bianchi (n° 14), très basse, semble filer le long de la corde ; la seconde, celle de Nazzari (n° 16), très puissante et très haute, s'en écarte légèrement ; la troisième, celle de Caillois (n° 7), prend le virage de façon à éviter l'ornière de la route.



Le gonflement du pneu remplacé.
En course, toute perte de temps représente des kilomètres ; au lieu d'une pompe, même mécanique, on emploie pour regonfler les pneus un obus plein d'air comprimé,

Werner change lui-même de pneus sur la route.
Werner fut, ainsi que ses compatriotes, victime de nombreux accidents de pneumatiques. Trop éloigné d'un dépôt, il doit procéder en personne à une réparation, pendant laquelle, du reste, Théry le double.

Les enveloppes de rechange.
Le coureur peut avoir besoin de remplacer une enveloppe en route. A l'arrière de la voiture, bien amarrées avec des courroies, on lui place une enveloppe avant et une enveloppe arrière.

mes académiques, et ce petit ruban violet semble l'exact emblème de la modestie de Théry, qu'aucun succès ne peut griser.

Les autres arrivées se succèdent et la Commission sportive proclame le résultat.

Premier, Théry (Français), moyenne à l'heure : 78 kil. 428, 7 h. 2 m. 42 s. ; deuxième, Nazzari (Italien), en 7 h. 19 m. 15. ; troisième, Cagno (Italien), en 7 h. 21 m, 22 s. 3/5 ; quatrième, Caillois (Français), en 7 h. 27 m. 6 s. 2/5 ; cinquième, Verner (Allemand), en 8 h. 3 m. 30 s. ; sixième, Duray (Français) en 8 h. 5 m. 50 s. ; septième, De Caters (Allemand), en 8 h. 11 m. 3 s. ; huitième, Rolls (Anglais), en 8 h. 26 m. 42 s. 1/5 ; neuvième, Earp (Anglais), en 8 h. 27 m. 29 s. 1/5 ; dixième, Braun (allemand), en 8 h. 33 m. 53. ; onzième Bianchi (Anglais), en 8 h. 8 m. 39 s. 2/5.

Tels sont les chiffres brutaux : quelques comparaisons sont intéressantes : les trois coureurs français ont fini dans le même ordre qu'aux éliminatoires et Théry a mis 32 minutes de moins pour faire le parcours.

Un mot de ce parcours : sa difficulté, ses virages, son danger même, ont tellement mis les coureurs en garde que ceux-ci ont tout sacrifié à la prudence.

Les boulons de sûreté.
Pour résister aux terribles virages du Circuit, les talons des pneus doivent être solidement maintenus dans la jante. C'est là le rôle des boulons de sûreté.

Au pesage de la voiture de Théry, après la course, M. Edouard Michelin disait, en parlant du Circuit : « C'est une vraie rape à pneumatiques. » Les coureurs s'en doutaient à un tel point que, comme nous l'avons dit plus haut, Lancia avait calculé sa course de façon à pouvoir changer ses quatre pneus à chaque tour. Heureusement pour nous, Lancia était arrêté par une panne de radiateur, irréparable. Théry, lui, ne devait changer qu'après le deuxième tour, il le fit malgré la nouvelle que Lancia le talonnait : en moins de 4 minutes et demie, ses Michelins furent changés, ils devaient terminer ses deux derniers tours de circuit, C'est donc plus qu'un Théry conducteur que nous avons à féliciter, c'est un mécanicien et un tacticien de premier ordre.

Si nos conducteurs ont affirmé leur maîtrise imbattable, l'industrie française a aussi affirmé la haute qualité de sa production ; elle a réussi à faire de la voiture une véritable merveille de mécanique de précision, solide, robuste et souple. Les concurrents étrangers s'inclinent devant une telle supériorité et proclament eux-mêmes que la France est imbattable sur ce terrain... comme sur tant d'autres.

L. Lucien Faure.

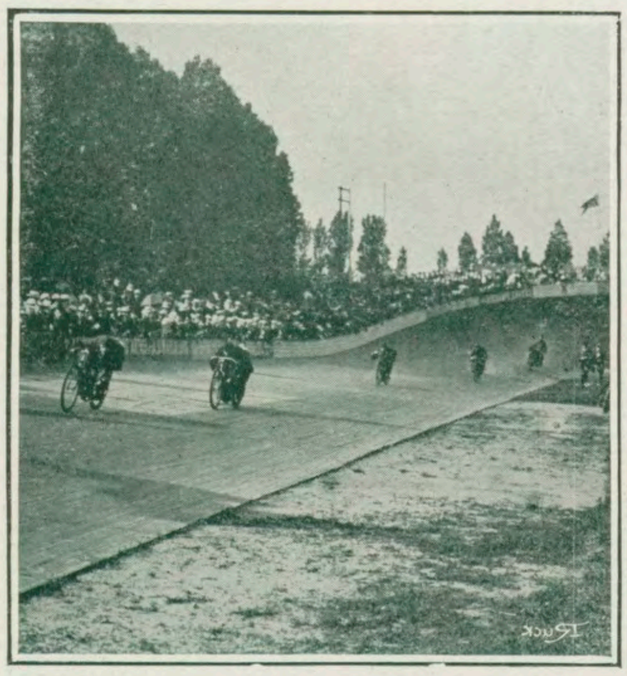
La Vie au Grand Air

LA COUPE GORDON-BENNETT

THÉRY CHANGE SES PNEUS AU COL DE LA MORENO

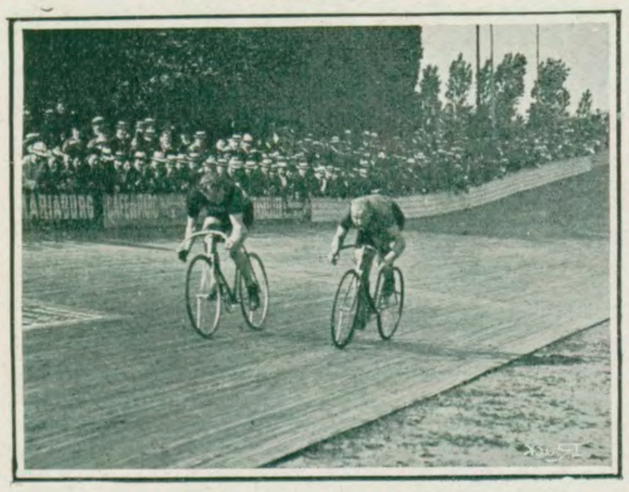
Dans une course aussi dure, sur un parcours aussi accidenté, la question des pneumatiques doit avoir une importance capitale. Les concurrents l'avaient si bien compris qu'en des lieux déterminés à l'avance, étaient établis de nombreux postes où ils devaient effectuer leurs changements de bandages. Ceux de Lancia et de Théry, tous deux ayant des pneus Michelin, *se trouvaient en haut du col de la Moreno. Théry avait calculé sa course en comptant sur un changement de pneumatiques à la fin du second tour du Circuit. Sur notre photographie les équipes terminant en quatre minutes et demie la mise en place des nouveaux bandages qui permettront à Théry de finir sans encombre ses deux derniers tours du Circuit.*

KRAMER A ANVERS



Une course de motocyclettes au vélodrome d'Anvers. Olieslaegers est vainqueur, atteignant dans le dernier tour la vitesse de 109 kilomètres à l'heure.

AVANT de partir pour l'Amérique, Kramer a remporté, à Anvers, au vélodrome de Zurenborg, une de ses plus belles victoires. Seul à seul avec son vieux rival Mayer, le champion américain a effacé le souvenir de ses échecs passés en le dominant avec une indiscutable netteté. Dans la première manche, Kramer a pu forcer Mayer à faire le train. Dans la seconde, le crack américain mène toute la course et surveille son adversaire.

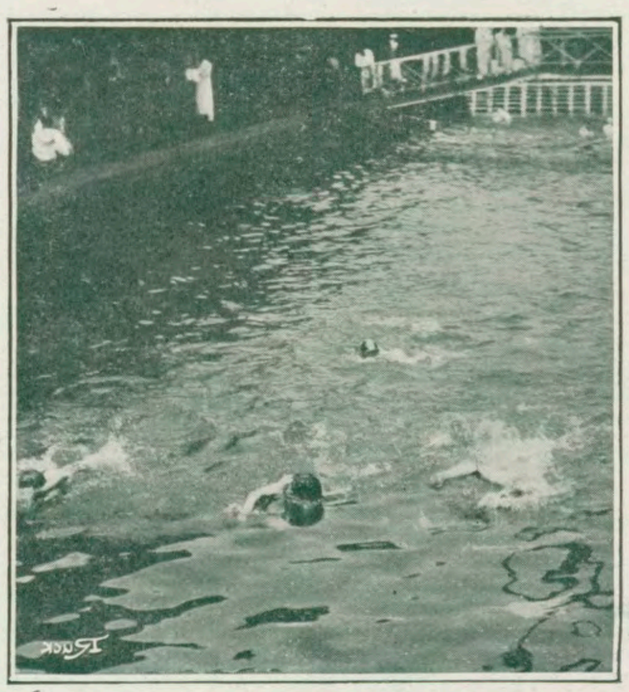


Kramer. Mayer

Le match Kramer-Mayer. L'arrivée de la première manche. Les 2 manches sont gagnées par Kramer.

Kramer sur la piste du vélodrome d'Anvers, avant la course.

NATATION, CHAMPIONNAT DE FRANCE DES 100 M.



Cochin. Landry. Vasseur.

L'U. S. F. S. A. a fait disputer le dimanche 2 Juillet, aux Bains Deligny, le Championnat de France des 100 mètres. La victoire est revenue à Vasseur, après une belle résistance de Cochin, qui n'a succombé que de peu.

LA COUPE INTERNATIONALE D'ÉPÉE A BARCELONE

Le Tournoi international d'Epée de Barcelone a été gagné par le jeune professeur parisien, M. Kuentz.

CYCLISME, CHAMPIONNAT DE FRANCE DES 100 KILOM.

Guignard. Darragon.

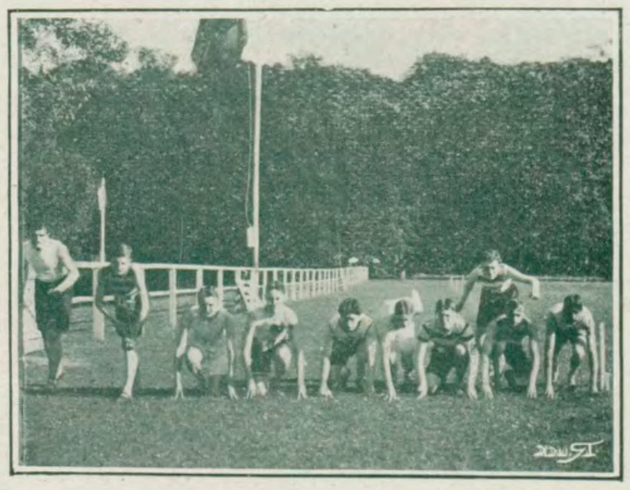
C'est Guignard, le recordman du monde de l'heure, qui a remporté le Championnat de France de demi-fond (100 kilom.), derrière petites motocyclettes, cette année. Il a fini les 100 kilomètres en 1 h. 34 m. 56 s. 1/5.

LES GRANDS PRIX DU STADE

Lombard. Foulon.

Le Challenge Fouad (3.000 m., avec relais facultatifs) a été l'occasion d'une belle victoire pour l'école J.-B. Say.

LES grands Prix du Stade se sont disputés dans le joli parc de la Faisanderie. C'est à l'école J.-B. Say qu'est revenu le challenge Fouad. Chaque école, lycée ou collège mettait une équipe de trois coureurs en ligne, qui se relayaient Quant au Prix Derlet, challenge d'Athlétisme réservé aux stadistes, il se terminait par un 400 mètres haies dans lequel a triomphé Leb anc.



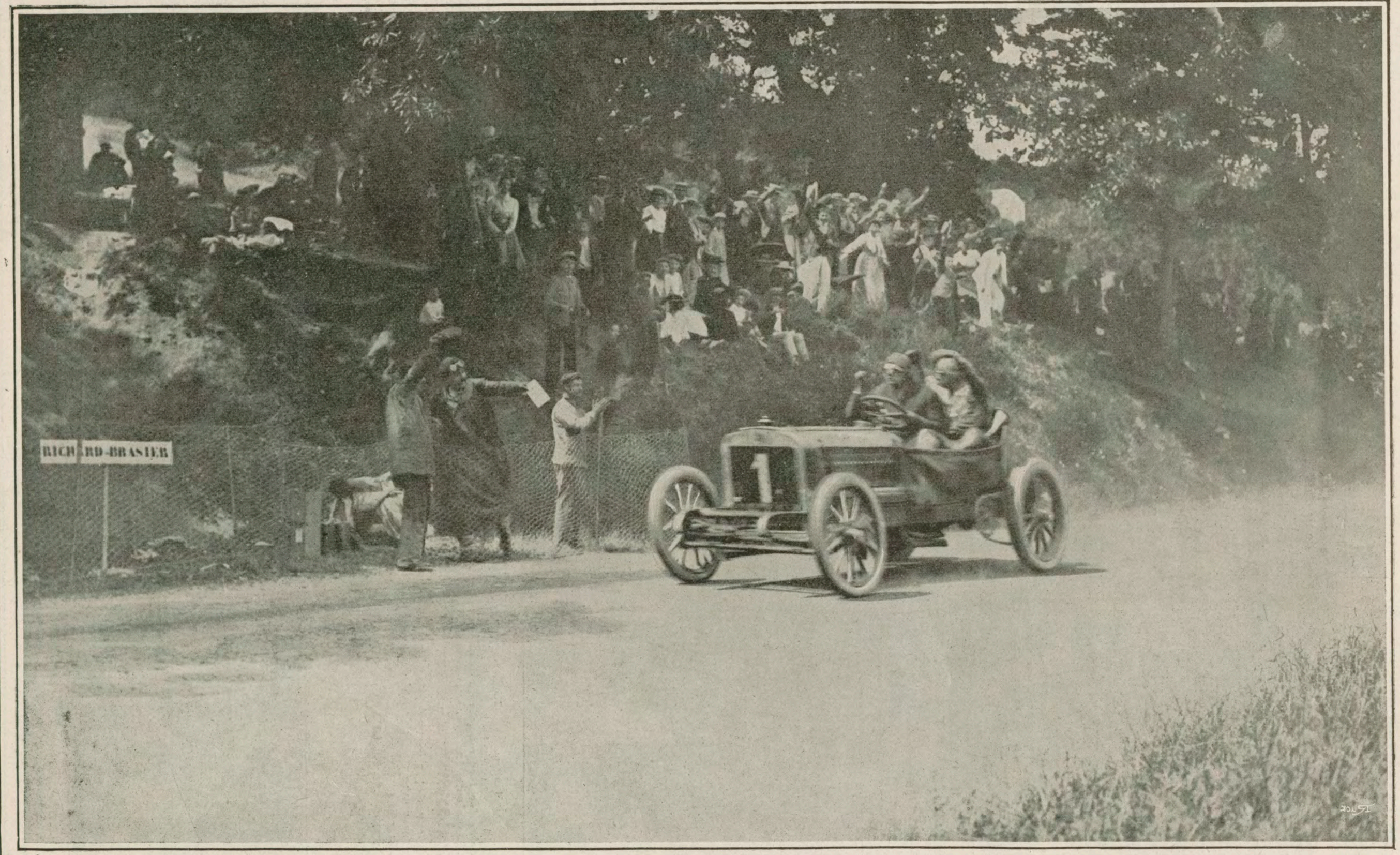
Chastanié.

Le Grand Prix de la République (800 m.) a été gagné pour la seconde fois par Chastanié, du R. C. F.

Leblanc. Legras.

La dernière épreuve du challenge d'athlétisme, un 400 m. haies, est revenue à Leblanc.

LA COUPE GORDON - BENNETT



UN GESTE DE THÉRY

Au troisième tour, Théry vient de trouver Lancia qui se bat avec son moteur, en panne. Arrivé devant un poste de ravitaillement de sa marque, de la main droite, il fait signe que son rival est définitivement battu. La foule, massée sur les talus de la route, acclame le champion français, dont le courage et la ténacité viennent de triompher de l'audace imprévoyante de Lancia.

LEPOUTRE AU VÉLODROME DU BAZACLE-TOULOUSE

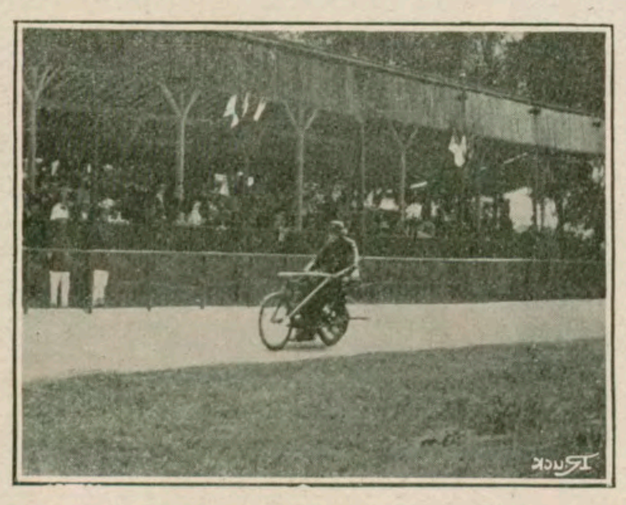
La dernière manche des courses de demi-fond (25 kilom.). Lepoutre est victime d'une crevaison de pneu, et Harding se classe premier dans cette épreuve.

Malgré un temps très chaud, la foule était grande au vélodrome du Bazacle, le dimanche 25 juin ; le coureur toulousain Lauzerte, le grand espoir de la région, devait se rencontrer avec le Lillois Lepoutre, sur une course de demi-fond, en trois manches par addition de points (15, 20 et 25 kilom.). Lepoutre, vainqueur dans les deux premières épreuves et 3e dans la dernière, est déclaré vainqueur avec 5 points, contre 6 à Lauzerte et 7 à Harding.

Lepoutre, (Lillois). Lauzerte, (Toulousain). Harding, (Anglais).

Le départ de la dernière manche du demi-fond (25 kilom.). Dans cette épreuve, Lepoutre n'est que deuxième.

Les Toulousains ont été un peu déçus de la défaite de leur favori, mais n'ont pu s'empêcher d'admirer la magnifique course de Lepoutre.



La course de motocyclettes sur 20 kilomètres au Bazacle. Dupuy arrive premier en 21 m. 40 s.

LE 12e CONCOURS NATIONAL DE TIR

Cette fête, organisée par l'Union des Sociétés de tir de France, a eu lieu, cette année, avec un éclat exceptionnel, dans le cadre exquis de la forêt de Saint-Germain, à Maisons-Laffitte.

Imaginez cinquante-cinq cibles qui, de 8 heures du matin à 7 heures du soir, fonctionnent sans interruption pendant trois semaines.

Le tir de Maisons-Laffitte. La 12e fête annuelle de l'Union des Sociétés de tir de France.

Tout coup tiré est immédiatement enregistré par un greffier et porté à un service de classement dont le rôle est extrêmement important. La ciblerie à 200 mètres comme à 50 mètres constitue une organisation de cibles à coulisses se remplaçant incessamment, avec des marqueurs indiquant chaque coup et désignant, par des signes convenus les points atteints.

1.500 sociétés sont fédérées, avec 200.000 membres, sous le drapeau de l'Union et sous la présidence de M. Mérillon.

LE CONCOURS D'ÉPÉE INTERSCOLAIRE

Trois poules ont été disputées à ce concours : celle des Minimes, qui fut remportée par Richaud (de Rollin), celle des Juniors, gagnée par Héros (Rollin), enfin celle des Séniors dans laquelle également un élève de Rollin, Lemoine, s'est classé premier : c'est le fils de l'adjudant-maître d'armes de la salle du Cercle militaire (de l'avenue de l'Opéra). Son succès montre qu'il a su profiter des excellentes leçons de son père et mettre à exécution sa bonne méthode. Ajoutons que les élèves du maître Lemoine se sont particulièrement couverts de gloire cette année : le comte d'Alaincourt, de la salle de l'avenue de l'Opéra, s'est classé dans la grande semaine d'épée, et l'équipe de cette même salle est arrivée seconde dans le championnat militaire.

Lemoine (Rollin), 1er dans le Concours interscolaire d'épée.

LES FÊTES DE SAINT-BRIEUC

Le jockey J. Reiff, qui vient de gagner le Prix du Centenaire avec Vernou, à M. Caillault, se rend au vestiaire.

Un prix de 10.000 francs marquait le centenaire des courses de St-Brieuc. C'était la grande épreuve de la deuxième journée. Elle réunissait 5 partants seulement sur 16 inscrits, mais la qualité suppléait à la quantité. *Marie-Galante*, une fille de Callistrate, qui vient de gagner à Longchamp un prix de 5.000 francs, avait les honneurs de la cote.

Au signal du départ, *Iéna*, s'est élancé en tête

***Marie-Galante* par Callistrate et Merry-Window à M. J. de Soukozanette, arrivé deuxième dans le Prix du Centenaire à Saint-Brieuc.**

emmenant le peloton à grande allure et cherchant en vain à s'échapper. Dans la ligne droite, *Vernou* se détachait à la poursuite de *Iéna* qu'il rejoignait bientôt. Dans le tournant il prenait le commandement en des foulées impressionnantes et gagnait dans un bon style. L'effort de *Marie-Galante* à l'arrivée était impuissant, et la jument de M. de Soukozanette finissait deuxième.

La course à ânes à Saint-Brieuc, qui eut lieu sur le champ de courses même.

THÉRY ET LES PALMES

Mme Théry. Théry. M. Brasier.

THÉRY, OFFICIER D'ACADÉMIE

Après le pesage, Théry est présenté à M. Clémentel, ministre des Colonies, qui, pour commémorer la victoire du détenteur de la Coupe, lui remet les palmes académiques. C'est alors que la foule s'est précipitée, pour l'acclamer, sur le vainqueur qu'escortait M. Brasier.

Voici quelques chiffres qui pourraient intéresser nos lecteurs : les temps réels mis par les 12 premières voitures et leurs moyennes dans l'heure.

Temps réels		Moyennes à l'heure	
1. Théry	7 h. 2 m. 42 s. 3/5	Théry	78 kil. 428
2. Nazzari	7 h. 19 m. 9 s. 1/5	Nazzari	75 kil. 341
3. Cagno	7 h. 21 m. 22 s. 3/5	Cagno	74 kil. 693
4. Caillois	7 h. 27 m. 6 s. 2/5	Caillois	73 kil. 691
5. Werner	8 h. 3 m. 30 s.	Werner	68 kil. 198
6. Duray	8 h. 5 m. 50 s.	Duray	67 kil. 917
7. De Caters	8 h. 11 m. 11 s. 3/5	De Caters	67 kil, 087
8. Rolls	8 h. 26 m. 42 s. 3/5	Rolls	65 kil. 098
9. Cifford-Eard	8 h. 27 m. 29 s. 4/5	Earp	64 kil. 970
10. Braun	8 h. 33 m. 5 s. 3/5	Braun	64 kil. 210
11. Bianchi	8 h. 38 m. 39 s. 2/5	Bianchi	63 kil. 591
12. Lyttle	9 h. 30 m. 32 s.	Lyttle	57 kil. 789

Il est également intéressant de comparer les temps de la course avec ceux réalisés lors des Eliminatoires du 16 juin sur le même parcours.

D'abord, ceux des trois premiers de chaque épreuve :

	16 juin		*5 juillet*
1. Théry	7 h. 34 m. 49 s.	1. Théry	7 h. 2 m. 42 s.
2. Caillois	7 h. 43 m. 11 s.	2. Nazzari	7 h. 19 m. 9 s.
3. Duray	7 h. 44 m. 47 s.	3. Cagno	7 h. 21 m. 22 s.

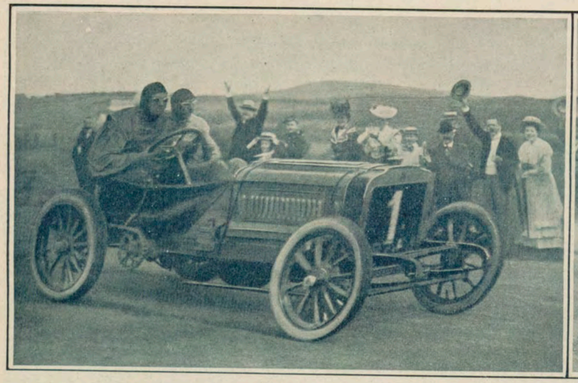
Ensuite, les temps fournis par les trois conducteurs de l'équipe française dans les deux courses :

	16 juin	*5 juillet*
Théry	7 h. 34 m. 49 s.	7 h. 2 m. 42 s.
Caillois	7 h. 43 m. 11 s.	7 h. 27 m. 6 s.
Duray	7 h. 44 m. 47 s.	8 h. 5 m. 50 s.

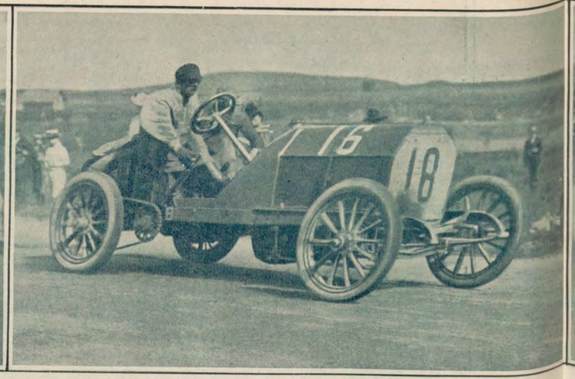
Ainsi qu'on le voit, Duray seul a mis plus de temps que lors des Eliminatoires. Il est, d'autre part, assez curieux de remarquer que l'ordre d'arrivée des trois conducteurs a été le même dans les deux courses.

La Vie au Grand Air

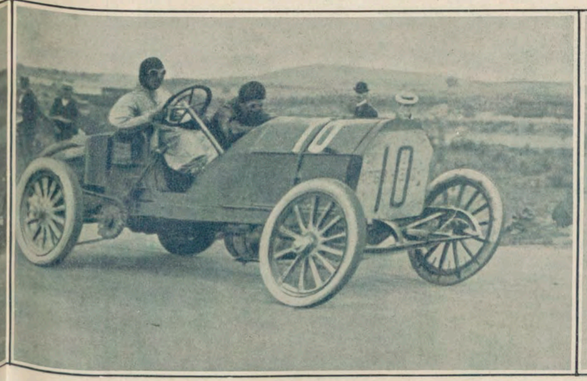
LA COUPE GORDON-BENNETT



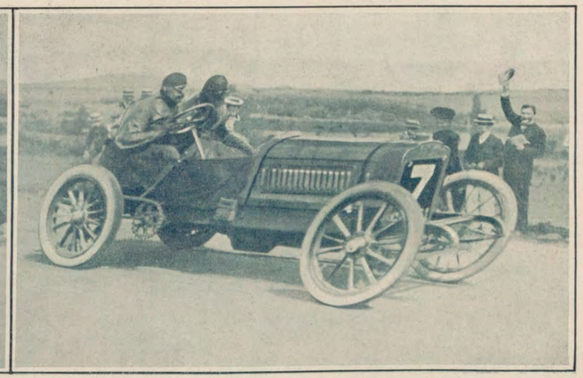
THÉRY
Le Circuit en 7 h. 2 m. 42 s. 3/5. Moyenne : 78 kilom. 428. (*Pneus* Michelin).



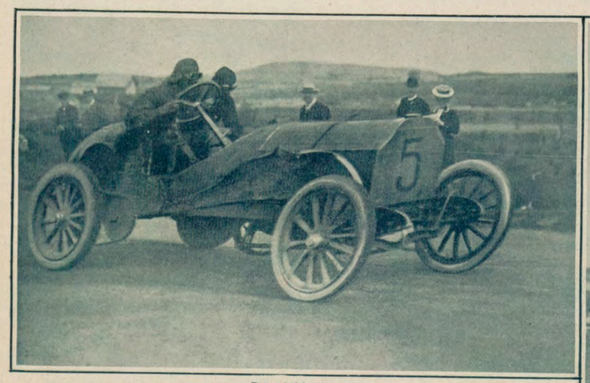
NAZZARI
Le Circuit en 7 h. 19 m. 9 s. 1/5. Moyenne : 75 kilom. 341. (*Pneus* Michelin).



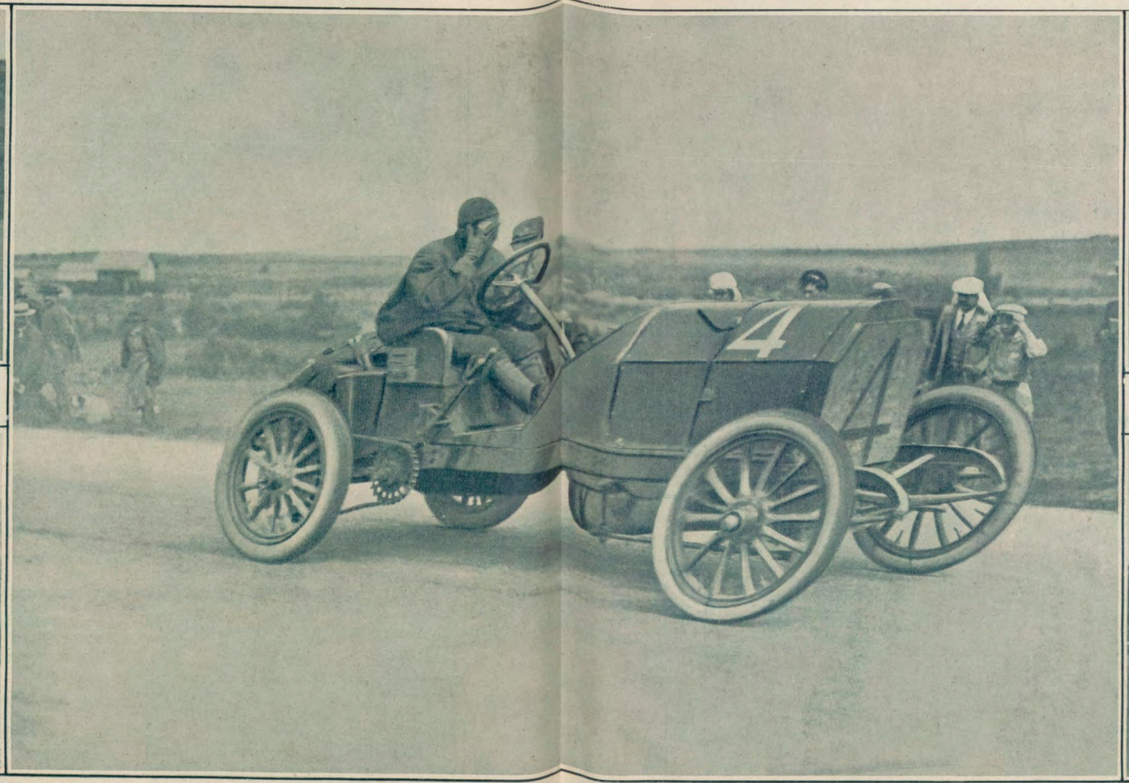
CAGNO
Le Circuit en 7 h. 21 m. 22 s. 3/5. Moyenne : 74 kilom. 693. (*Pneus* Michelin).



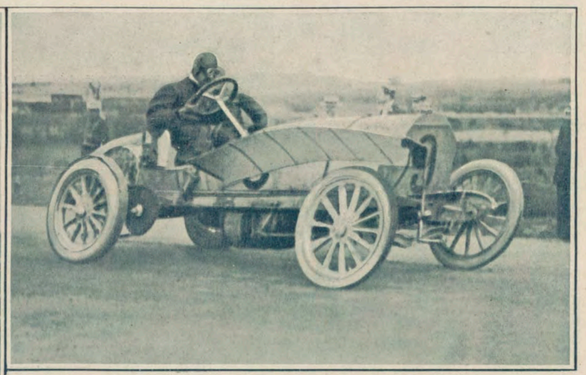
CAILLOIS
Le Circuit en 7 h. 27 m. 6 s. 2/5. Moyenne : 73 kilom. 691. (*Pneus* Michelin).



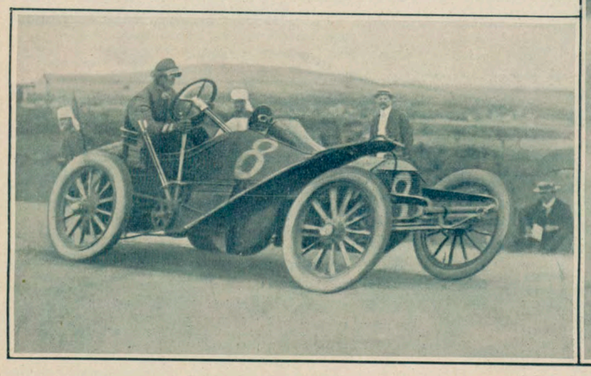
BRAUN
Le Circuit en 8 h. 33 m. 5 s. 3/5. Moyenne : 64 kilom. 210. (*Pneus* Continental).



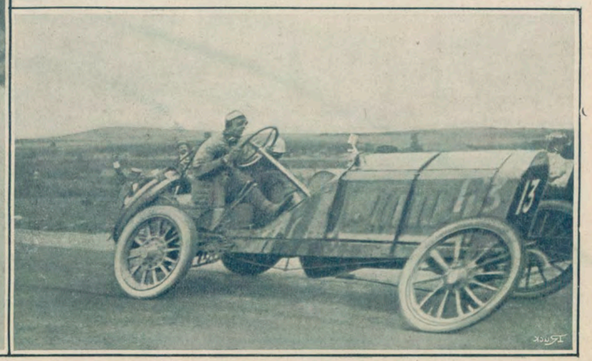
LANCIA
a fait le plus vite le tour du Circuit : les 137 kilom. en 1 h. 30 m., soit 91 kilom. à l'heure. (*Pneus* Michelin).



DE CATERS
Le Circuit en 8 h. 11 m. 11 s. 3/5. Moyenne : 67 kilom. 087. (*Pneus* Continental).



ROLLS
Le Circuit en 8 h. 26 m. 42 s. 3/5. Moyenne : 65 kilom. 098, (*Pneus* Dunlop).



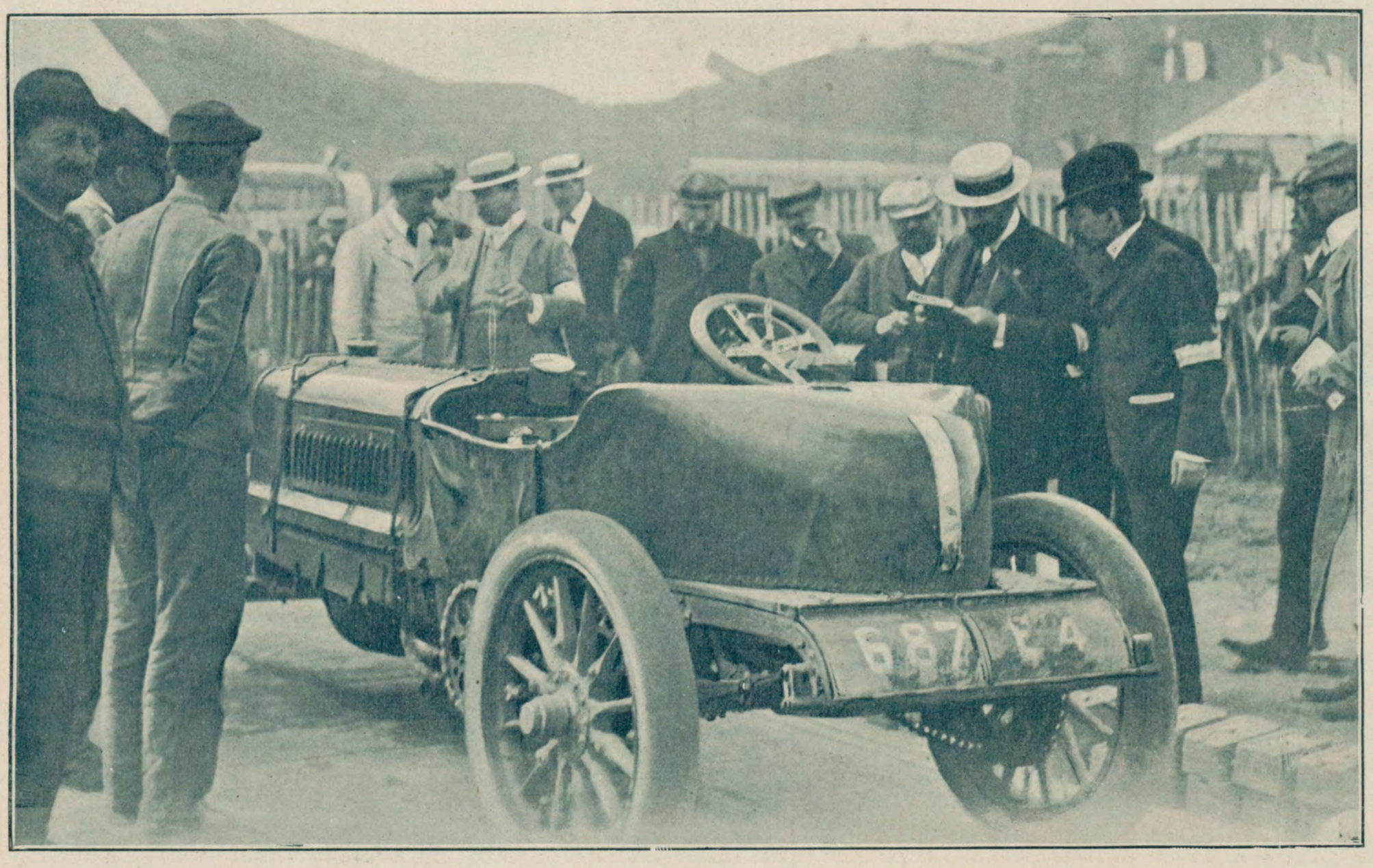
DURAY
Le Circuit en 8 h. 5 m. 50 s. Moyenne : 67 kilom. 917. (*Pneus* Michelin).

PENDANT LA COUPE * LES PRINCIPALES VOITURES EN VITESSE

La Coupe Gordon-Bennett ⌀ Les résultats

LE TABLEAU D'AFFICHAGE

Grâce au fonctionnement parfait du service du chronométrage sur tout le Circuit, les spectateurs des tribunes de Laschamps ont pu être renseignés sur la situation exacte des coureurs à chaque tour, ce tableau donnant le total des arrêts d'espacement. Notre photographie le représente au complet pour les quatre premiers, dont il donne le classement au premier coup d'œil.



Mr. Hodden, délégué anglais. M. de la Valette, président de la Commission au pesage.

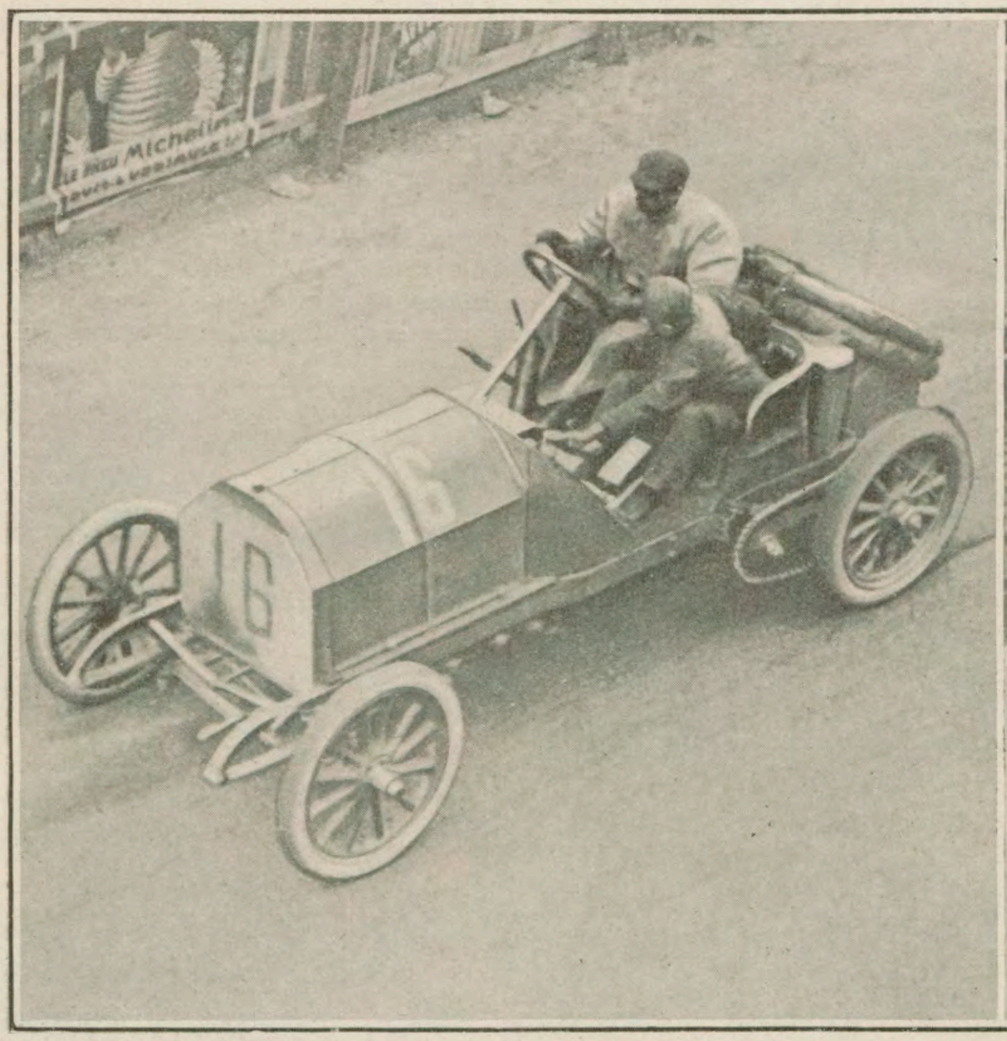
APRÈS LA COURSE ⌀ LE PESAGE DE LA VOITURE DE THÉRY

Aussitôt après l'arrivée, les voitures sont conduites à la bascule, où leur poids est établi avec un soin méticuleux, en présence des délégués étrangers. Ce pesage a pour but d'empêcher la fraude consistant à remplacer, pendant la course, des pièces fragiles, mais légères, par d'autres plus lourdes qui résisteraient plus sûrement. La voiture de Théry, bien au contraire, avait perdu de son poids depuis la veille. Ses pneus Michelin *sont en parfait état.*

LA COUPE GORDON-BENNETT

Knipper.
Le mécanicien de Lyttle profite d'un arrêt à Pont-gibaud pour vérifier le carburateur.

Pouxe.
Le mécanicien de Caillois saute hors de la voiture pour jeter plus tôt un coup d'œil à son moteur, à Laqueuille.



Le mécanicien de Nazzari.
Chargé d'assurer le graissage, le mécanicien doit procéder à cette opération délicate avec régularité et prudence.

Muller, le mécanicien de Théry.
En pleine vitesse, Muller se penche sur le capot pour retendre la courroie qui le fixe.

LES MÉCANICIENS EN COURSE

LES DIRIGEABLES ET LA GUERRE

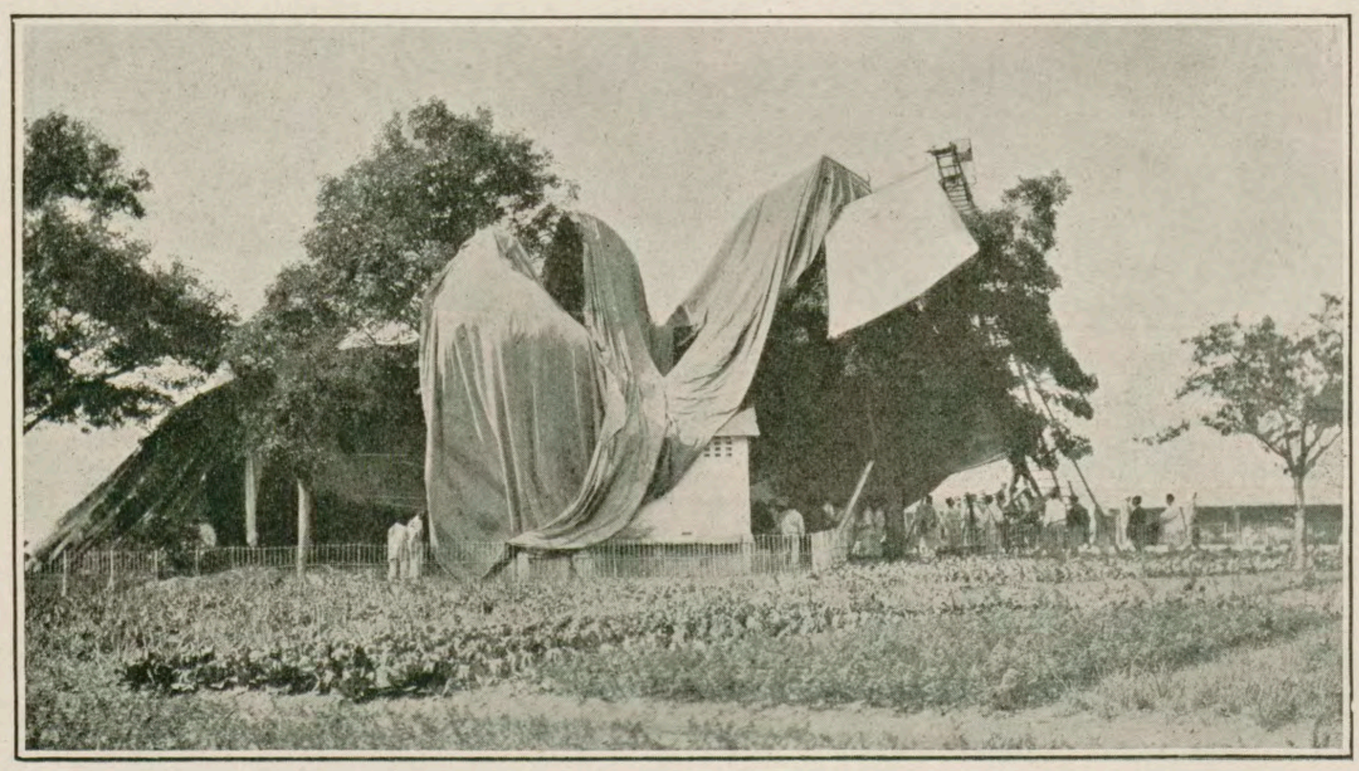
Magnifique croisière du *Lebaudy* — De Moisson au camp de Châlons en trois étapes — Le record de durée battu — La lutte contre le vent debout — Le dirigeable sous l'orage — Echouage au port.

Au cours de ses précédentes campagnes, le dirigeable *Lebaudy* avait atteint les résultats techniques et accompli les performances sportives les plus magnifiques qu'ait pu encore enregistrer l'histoire de la locomotion aérienne. Les expérimentateurs de Moisson ont abordé cette année l'étude des applications pratiques et ils ont songé en premier lieu aux applications militaires.

Le ministère de la Guerre leur fournit son concours et ses délégués, MM. le commandant Bouttiaux, directeur du parc aérostatique de Chalais-Meudon; le commandant Viard, du Laboratoire des recherches relatives à l'aérostation militaire; le capitaine Voyer, sous-directeur de Chalais-Meudon, furent chargés d'élaborer avec M. Henri Julliot, l'éminent ingénieur du *Lebaudy*, un programme d'essais. Il fut décidé d'étudier tout d'abord l'étendue du champ d'action de l'aéronat en lui imposant un voyage par escales, au camp de Châlons, puis jusqu'à la frontière lorraine, avec Toul et Verdun comme but final.

A cet effet, M. Henri Julliot améliora de nouveau les qualités de fond de son appareil par un léger accroissement de la section transversale de l'enveloppe, qui lui permit d'augmenter son volume de 11 o/o et, par voie de conséquence, de renforcer de 25 o/o la puissance du moteur et d'emporter une quantité plus grande d'essence et de lest disponibles.

Le *Lebaudy* arrive à Mourmelon-le-Grand (camp de Châlons), après avoir battu par 3 h. 11 m. le record de durée.



Le *Lebaudy* après sa déchirure : on voit à droite le gouvernail arrière.

De plus, un système sûr d'amarrage, dont la partie principale est une corde à chevelure assez semblable à celle des ballons cerfs-volants de l'aérostation militaire allemande, permettant de placer toujours le ballon pointe au vent pendant les escales et de camper sans dang r en plein champ, fut également établi.

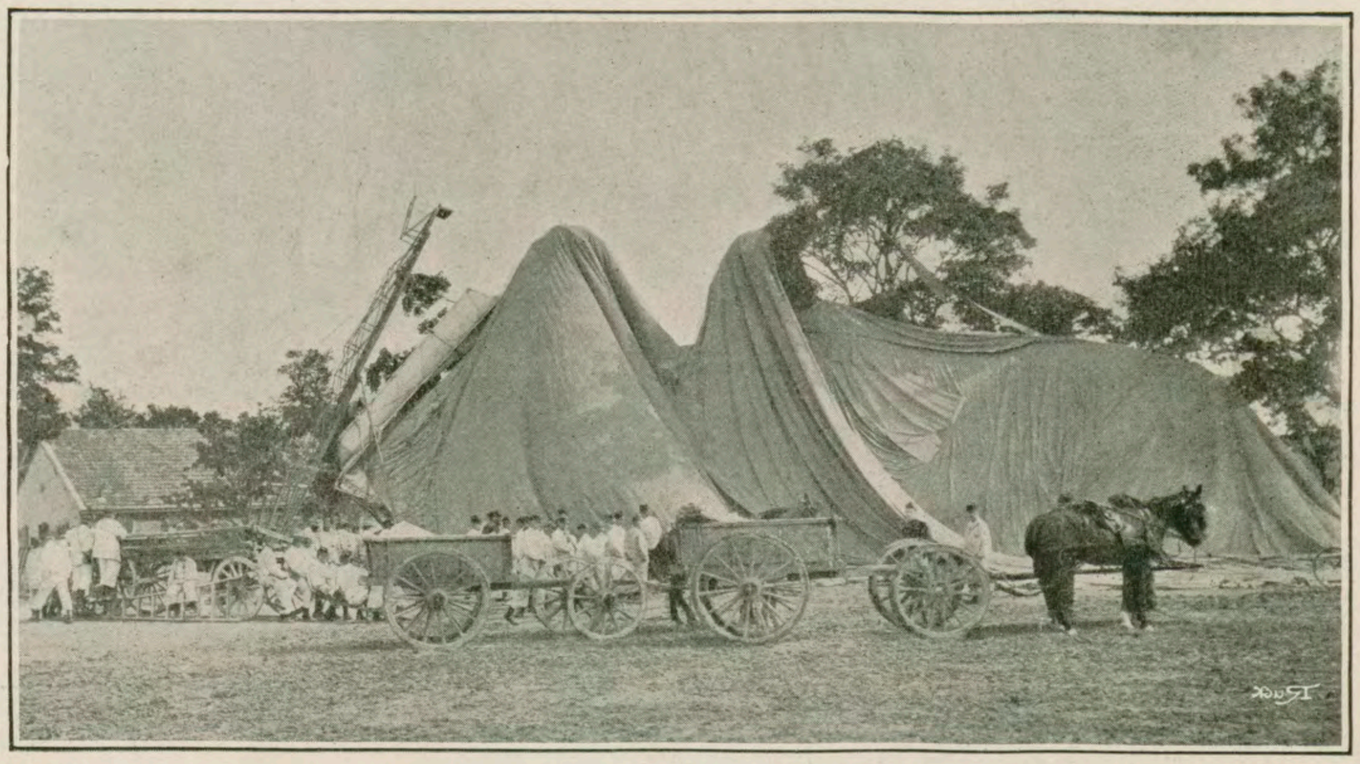
Ces divers dispositifs furent éprouvés pendant plusieurs sorties d'essai autour de Moisson, au cours desquelles le *Lebaudy* battait, le 27 juin, par 3 h. 11 m. le record de durée pour dirigeables, qu'il détenait avec 2 h. 46 m. depuis le 24 juin 1903.

Tout étant au point, le commandant Bouttiaux donnait télégraphiquement, le 3 juillet, l'ordre de partir dans la nuit pour un point situé entre Meaux et Trilport qu'il était allé préalablement reconnaître. Le ballon quittait donc Moisson le 3 juillet à 3 h. 45 du matin, monté par l'excellent pilote Juchmès, le mécanicien Rey et le capitaine Voyer, désigné par le Ministre. Deux heures trente-cinq après son départ, il atterrissait, à 6 h. 20 m. exactement, au point fixé, au grand ébahissement des Meldois. Il avait parcouru 95 kilomètres environ à vol d'oiseau, à la vitesse moyenne de près de 40 kilomètres à l'heure.

Après cet exploit sans précédent, le ballon était amené à bras jusqu'au lieu de campement, où s'improvisait aussitôt le plus pittoresque bivouac auquel aient jamais donné lieu des manœuvres militaires.

Après y avoir passé la journée et la nuit sans incident, le ballon quittait son « mouillage » le 4 juillet à 4 h. 37 m. du matin. Il avait cette fois contre lui un vent du N.-E. très vif. Le commandant Bouttiaux qui remplaçait à bord le capitaine Voyer indiqua comme programme l'atterrissage en un lieu non étudié et non préparé à l'avance et choisit un terrain abrité derrière le bois de Sept-Sorts, à 2 kilomètres de la Ferté-sous-Jouarre.

Après une magnifique lutte contre le



Après l'accident: Les hommes de troupe commencent à dégager l'enveloppe déchirée sur les arbres.

vent debout, le grand croiseur aérien atterrissait avec une précision merveilleuse au point fixé. Il avait avancé de 20 kil. dans l'Est en 58 minutes.

La première nuit de bivouac fut marquée par un violent orage auquel le ballon, solidement ancré, résista sans broncher. La journée du 5 fut assez calme, mais vers le soir, le vent et la pluie firent rage de nouveau. Les dispositifs d'amarrage et de campement prouvèrent derechef leur solidité et leur efficacité parfaites.

Le lendemain, 6 juillet, le *Lebaudy* prenait de nouveau son vol à 8 h. du matin. Etaient à bord : le capitaine Voyer, Juchmès, Rey. Alourdi par la pluie de la nuit précédente, il n'emportait que 140 kilos de lest disponible. Malgré cela, il venait atterrir à 11 h. 33 m. au quartier National, près de Mourmelon-le-Grand, en plein camp de Châlons. En trois étapes, la première partie du sévère programme qui lui avait été imposé était brillamment menée à bien. Le trajet de cette troisième étape était de 90 kil. environ à vol d'oiseau. La durée fut de 3 h. 23 m., ce qui bat à nouveau le record mondial pour aéronats.

C'est plusieurs heures après l'atterrissage au camp de Châlons que se produisirent les avaries purement matérielles. Pendant qu'on se préparait à renforcer le système d'amarrage, l'ouragan éclatait inopinément. Trente soldats qui manœuvraient le ballonfurent traînés sur une distance de 40 mètres et durent finalement lâcher prise.

Après l'accident : les hommes de troupe emportent une des hélices démontées, mais intactes.

Abattant les obstacles, le *Lebaudy* devenu libre fut emporté à 300 mètres et vint se crever sur un rideau d'arbres. Trois soldats de garde dans la nacelle reçurent seuls d'insignifiantes contusions. Les avaries, moins graves qu'on ne l'avait cru tout d'abord, ne portent que sur l'enveloppe. La partie mécanique, dont on ne saurait trop admirer la résistance, n'a pas souffert. Après des réparations rapidement exécutées, soit à l'aérodrome de Moisson, soit à Chalais-Meudon les ,expériences seront continuées.

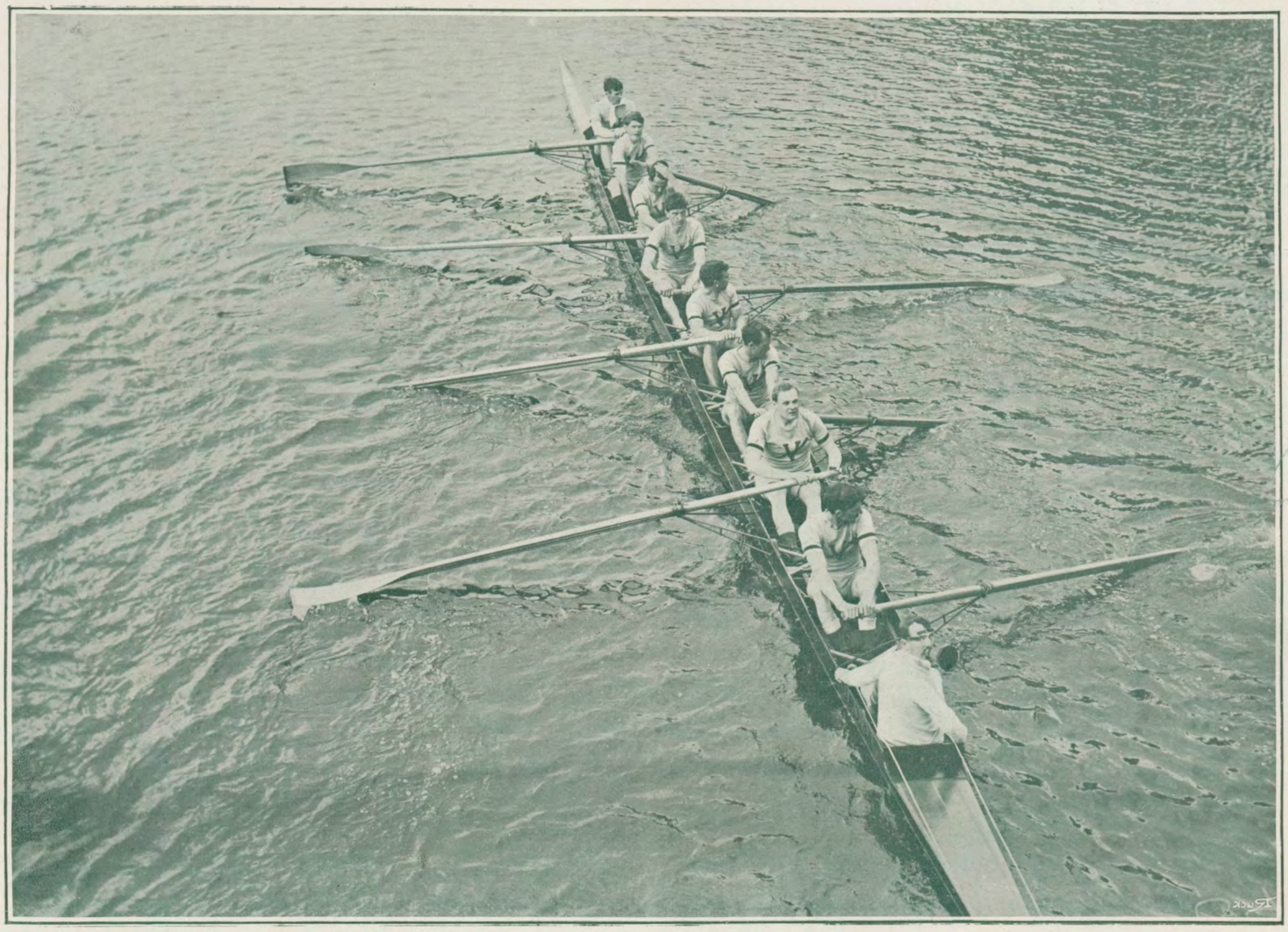
A. DE MASFRAND.

La nacelle du *Lebaudy*.

M. Juchmès

Après l'accident : M. Juchmès s'entretient avec les officiers pendant que les hommes procèdent au démontage de l'aérostat.

LES RÉGATES D'HENLEY



L'équipe américaine : les " Vespers " de Philadelphie.
Notre photographie nous montre le huit américain des « Vespers » à l'entraînement sur la Tamise; ils passent sous le pont d'Henley. L'équipe des « Vesper Boat Club » n'a été battue, cette année, dans le grand « Challenge-Cup », que par le « Leander Rowing Club », la meilleure société nautique d'Angleterre.

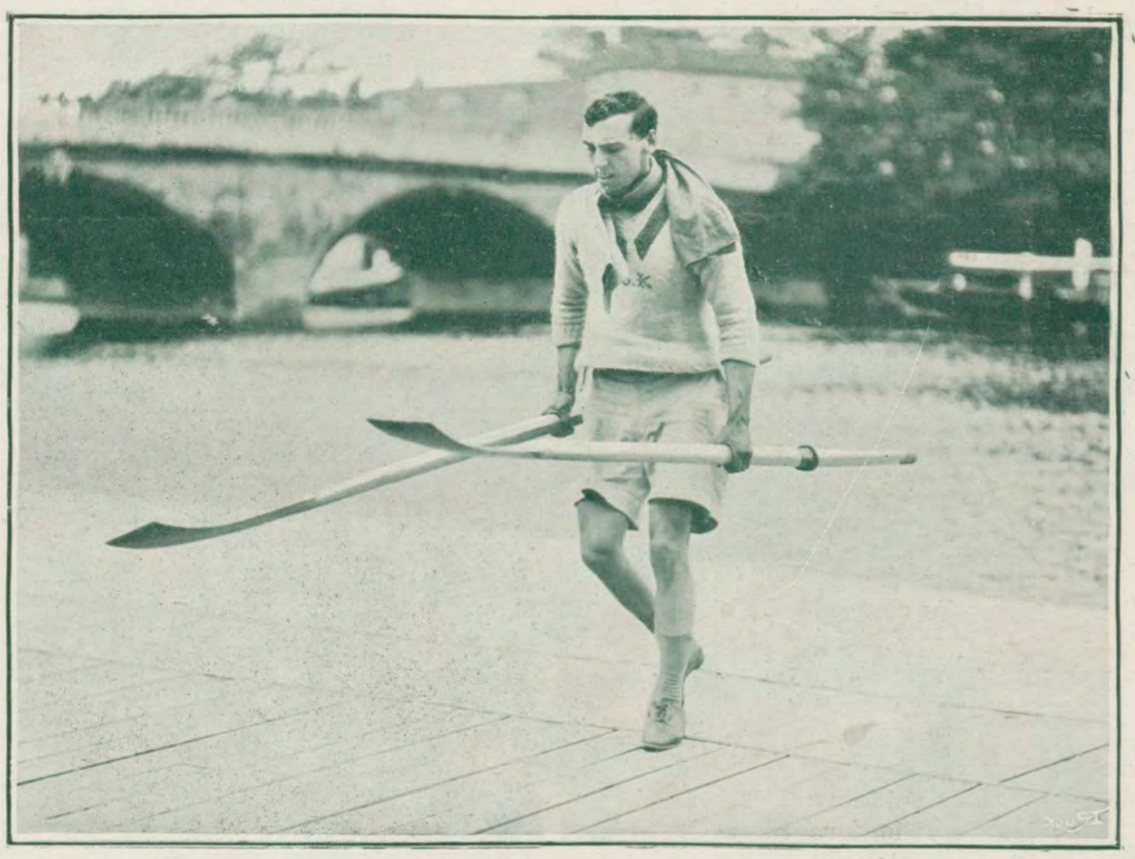
L'on sait que les régates d'Henley ont lieu tous les ans au commencement de juillet. C'est F. S. Kelly, du « Leander Club », qui a remporté l'épreuve des « Diamond Sculls » ; dans la finale, il a vaincu T. Blackstaffe. Kelly a fait le parcours en 8 m. 10 s., ce qui constitue un record pour cette course.

On avait beaucoup remarqué à l'entraînement l'équipe envoyée d'Amérique par le « Vesper Boat Club ». Ce huit avait été surtout admiré pour son aisance et sa puissance ; il avait couvert la distance du grand « Challenge-Cup » en 7 m. 6 s., temps qui avait été atteint seulement deux fois depuis douze ans (les « Vespers » donnaient 36 coups d'aviron dans la première minute et 34 dans les minutes suivantes, sans paraître fournir tout leur effort). Dans le grand « Challenge-Cup » ils ont été défaits par les « Leanders ». Ceux-ci, le dernier jour d'Henley, dans la finale du grand « Challenge-Cup », sont vainqueurs du « Sport Nautique de Gand » en 6 m. 58 s.

Le « Leander Rowing Club » fait row-over dans le « Stewards Cup ». Le « London R. C. » enlève le « Wyfold Cup » en battant le « Reading » par une longueur. « Eton College » triomphe de « Christ Church » (Ladies Plate). Le « Thames Challenge-Cup » revient au « Thames Rowing Club », « Kingston » est vaincu. Dans le « Visitors Cup » et les « Goblets », « Trinity Hall » l'emporte sur « Third Trinity » et « Third Trinity » sur « London R. C. »

Il paraît que les « Vespers », après Henley, se rendront à Paris et probablement ensuite en Allemagne pour prendre part à des épreuves d'aviron.

R. M.



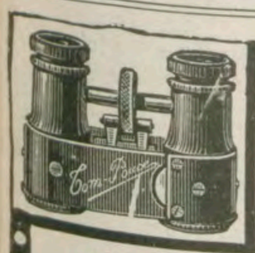
F. S. Kelly, un grand rameur anglais.
Le gagnant de la célèbre épreuve de skiffs des « Diamond Sculls ».

LES MEILLEURS GANTS

DENT'S GLOVES

pour Hommes & Dames

GRAND PRIX — PARIS 1900.



A 20 kilom.

On voit

n'importe quel objet avec la

JUMELLE TOM-POUCE

INVENTÉE ET CONSTRUITE

par l'Ingénieur **BALBRECK**

137, Rue de Vaugirard — PARIS

POIDS AVEC ÉTUI : **130 grammes**

Prix : **30** fr. — Frais de poste et d'emballage : **75** cent.

BREVETÉE EN FRANCE ET A L'ÉTRANGER

DÉPÔTS DE VENTE : **DUVELLEROY**, Éventailliste

35, Boulᵈ des Capucines et 17, Passage des Panoramas.

Exigez le BAS

THE GRADIENT

GROS MOLLET

INDÉFORMABLE

PIED MINCE

VENTE EN GROS :

DENT, ALLCROFT & Cᵉ, 30, rue des Bourdonnais, Paris.

GRAND COMPTOIR SYNDICAL DES MONTRES extra-plates de BESANÇON

Cie du CHRONOMÈTRE "LE ROYAL"

Envoi à l'essai de MONTRES PLATES,

CHRONOMÈTRE à ancre *non magnétique.*

Boîte Acier 25ᶠ, Vieil Argent 30ᶠ; Argent 35ᶠ

Boîte Plaqué Or à 60 gr 55 fr.; Tout Or 135 fr.

GARANTIE 10 ANS

Chiffres PLAQUE-OR en relief fixe sur la Boîte GRATUITEMENT

MOTOBLOC

Simplicité, Solidité,

Sécurité, Visite facile

UN SEUL CARTER, ATTAQUE DIRECTE, 8 ENGRENAGES EN TOUT

CHASSIS 10-12 CH. **6.400** FR.

102, rue des Vivants, BORDEAUX

239, boulevard Péreire, PARIS

MOTO NAPHTA

CONCOURS D'AUTOMOBILES A

BRIGHTON (Angleterre)

:: :: :: :: JUILLET 19-22 :: :: :: ::

HOTEL MÉTROPOLE

Un des plus Grands Hôtels d'Europe au bord de la mer

VASTE GARAGE

pour automobiles

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :

METROPOLE-BRIGHTON

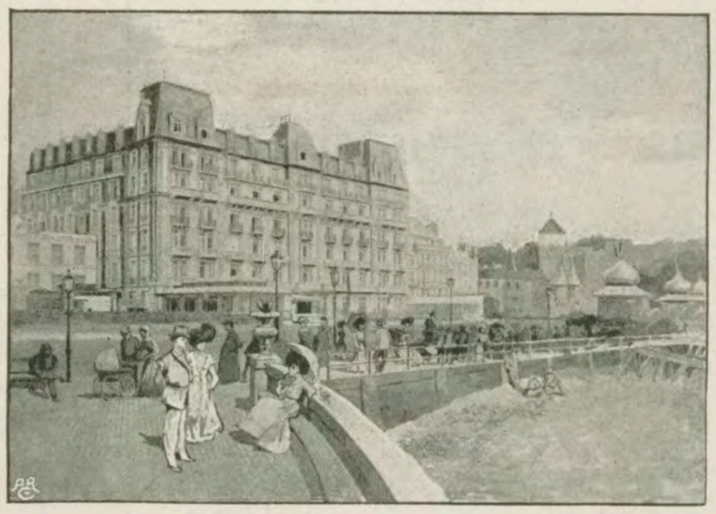
Propriétaire :

GORDON-HOTELS Ltd.

DIEPPE

HOTEL ROYAL

Maison de tout premier ordre. Dans la meilleure position près du Casino -- Vue magnifique sur la mer de toutes les chambres -- Golf -- Cuisine très soignée



Le Tour de France des Motocyclettes

fut un triomphe pour

L'Autocyclette

CLÉMENT

Dacier, sur une simple autocyclette de 1 ch. 3/4, vendue 675 francs, a enlevé de loin le PREMIER PRIX des "Quart de litre", battant encore la plupart des "Tiers de litre". Les 2.124 kilomètres du parcours ont été couverts à une vitesse moyenne de 30 kilom. à l'heure.

Direction Commerciale : 38, av. de la Grande-Armée, Paris

Concessionnaires à Paris : 158, r. Montmartre et 26, av. de la Gde-Armée

---

Imitation parfaite ayant l'éclat et la durée du vrai diamant.

Se méfier des nombreuses contrefaçons. Exiger la facture avec le nom.

DIAMANT LERE-CATHELAIN

Seules Maisons de Vente

21, Boulᵈ Montmartre ; 97, Boulᵈ Sébastopol

Catalogue B illustré franco.

Les Appareils DEMARIA

FRÈRES

sont ceux qui donnent les meilleurs résultats

POUR

Photographier Agrandir & Projeter

Hors Concours, Paris 1900

Grand Prix St-Louis 1904

2, rue Alexandre-Parodi, PARIS

Salle d'Exposition : 21, rue des Pyramides

Appareils pliants CALEB, Jumelles CAPSA, etc.

DEMANDER LES CATALOGUES GRATUITS

Gilets, Caleçons

Laine Pure, Naturelle, Hygiénique

"MARQUE"

BRITANNIA

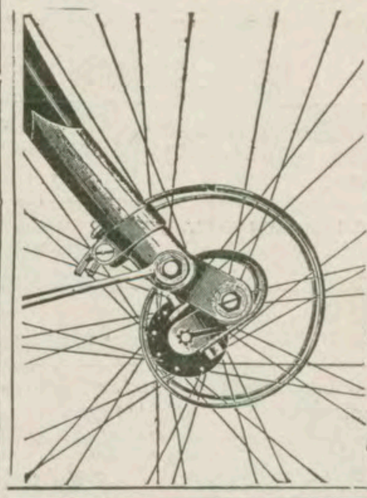
Fabrication Anglaise.

Garanti irrétrécissable

« En portant *"BRITANNIA"* on évite cet ennui. »

Demandez cette marque à votre chemisier.

Vente en Gros : DENT, ALLCROFT & Cᵉ, *30, Rue des Bourdonnais, Paris.*



Suspension

Lorenc

pour Cycles et Motocycles

Breveté S.G.D.G. en France et à l'Etranger

Ménage le pneu

Ménage la fourche

Augmente la vitesse

Supprime les trépidations

Em. CHENAL

Concessionnaire

43, avenue de l'Observatoire PARIS (Vᵉ)

SOUPLESSE · DURÉE · SÉCURITÉ

PNEUMATIQUE

SIMPLEX-PETER

SANS TALONS à CABLES

107, rue de Courcelles GARANTI 4.000 kilom. très. Téléphone 546-60.

Voitures légères

10-12 HP

et Cycles

UNIC

G. RICHARD & Cᴵᴱ

INGÉNIEUR-CONSTRUCTEUR

108, Rue St-Maur, PARIS

Maison fondée en 1904.

La Bourse des Sports

1° Petites annonces *non commerciales*, la ligne de 36 lettres. ... ... 1 fr. »
2° Petites annonces *commerciales*, la ligne de 36 lettres. .. .. 1 fr. 50
3° Petites annonces *illustrées*. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centimètres. 20 fr. »

Nous ne saurions trop recommander à nos lecteurs désireux d'acheter, vendre ou échanger tout article sportif, d'avoir recours à notre "Bourse des Sports", lue par les 200.000 lecteurs de la *Vie au Grand Air*. On est presque sûr de trouver acquéreur pour un objet d'occasion en l'annonçant dans la "Bourse des Sports".

Assurances Sportives

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris. Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** envoient donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41. (2465)

Automobiles

On trouve immédiatement à la maison Maurice Outhenin-Chalandre (Cher Gaëtan de Knyff, directeur, 4, rue de Chartres, Neuilly-Porte-Maillot) 32, avenue de la Grande-Armée, Paris, des châssis et voitures :

Panhard-Levassor, 15, 24, 35 et 50 H P *Renault Frères* 14/20 et 20/30 HP. Nombreuses occasions. Accessoires. Téléph. 538-57 et 511-47. (2466)

Garage central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre). Tél. 307-52. (2467)

Expert en automobiles. N'achetez pas de voitures d'occasion sans les faire examiner par Goujon, constructeur-mécanicien, 53, rue Borghèse, Neuilly-sur-Seine. (2468)

Renault 12 ch. roulé 1 mois et neuf, 450 kg., très vite, 5.000 fr. Dotel, 1, rue 14-Juillet, Bois-Colombes. (2469)

Bicyclettes

2 belles bicyclettes, homme et dame, r. lib., à v. bas prix, occ. rare. Concierge, 14, rue d'Amsterdam. (2470)

Décès. Liq de bicyc. neuves, 100 fr., 1/2 prix, paie, ap. exam. Doct. C. Tille, Beauvoir-s-Niort. (2471)

Chiens

Chiens de garde, de chasse, de luxe, d'appart. Ravry, 4, rue de l'Etoile, Paris. (2472) (*)

Hôtels

Hôtel Crystal, dirigé par Mme Ambroise Chottin, Dinard. Situation splendide sur la mer, remise et automobiles, Thermes, douches, massage. (2473)

Demandes d'emplois

Demoiselle suisse, fille prof. dés. emp. dame comp. ou enfant. Ec. H. M., 32, p. rest. Montpellier. (2474)

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

Cartes d'abonnement d'Excursions
EN BRETAGNE
ABONNEMENTS INDIVIDUELS

La Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest fait délivrer jusqu'au 31 octobre des cartes d'abonnement spéciales permettant de partir d'une gare quelconque (grandes lignes) du réseau de l'Ouest pour une gare au choix des lignes en s'arrêtant sur le parcours; de circuler ensuite à son gré pendant un mois non seulement sur ces lignes, mais aussi sur tous leurs embranchements qui conduisent à la mer, et, enfin, une fois l'excursion terminée, de revenir au point de départ avec les mêmes facilités d'arrêt qu'à l'aller.

CHEMINS DE FER D'ORLEANS

Excursions en Touraine

Aux Châteaux des Bords de la Loire et aux Stations Balnéaires de la ligne de Saint-Nazaire au Croizic et à Guérande.

1er ITINÉRAIRE

1re classe **86** francs. — 2e classe **63** francs
Durée : **30 JOURS**

Paris, Orléans, Blois, Amboise, Tours, Chenonceaux, et retour à Tours, Loches et retour à Tours. Langeais, Saumur, Angers, Nantes, Saint-Nazaire, Le Croisic, Guérande et retour à Paris. *viâ* Blois ou Vendôme, ou par Angers et Chartres, sans arrêt sur le réseau de l'Ouest.

2e ITINÉRAIRE

1re Classe **54** francs. — 2e Classe **41** francs,
Durée : **15 JOURS**

Paris, Orléans, Blois, Amboise, Tours, Chenonceaux, et retour à Tours, Loches, et retour à Tours, Langeais et retour à Paris. *viâ* Blois ou Vendôme.

Ces billets sont délivrés toute l'année :
A Paris, aux gares d'Orléans (quai d'Orsay et Austerlitz), aux Bureaux succursales de la Cie *et à toutes les Gares et Stations du Réseau d'Orléans*
Pourvu que la demande en soit faite au moins trois jours à l'avance.

FÊTE NATIONALE DE 1905

La Compagnie du Nord, pour faciliter à des prix excessivement réduits, les voyages qui se feront à l'occasion de la Fête Nationale, a pris les dispositions suivantes :

Voyages sur Paris et sur Lille

Toutes les gares, stations et haltes du réseau délivreront à destination de Paris et de Lille :

1° Des billets d'excursion de 2e et 3e classes, valables pendant une journée, le vendredi 14 juillet, avec réduction variant de 20 à 72 0/0 sur le tarif ordinaire.

Ainsi, par exemple les prix sont :

A	50 kilomètres	: 2e cl.	4 fr. 55	3e cl.	2 fr. 95
A	100	—	—	6 fr. 40	—	4 fr. 20
A	150	—	—	7 fr. 95	—	5 fr. 20
A	200	—	—	9 fr. 45	—	6 fr. 15
A	250	—	—	11 fr. 05	—	7 fr. 15
A	300	—	—	12 fr. 60	—	8 fr. 20

Les familles profitent en outre, sur ces prix de nouvelles réductions allant de 5 à 25 0/0 selon que la famille se compose de 2, 3, 4, 5 personnes et plus.

2° Des billets d'aller et retour de 2 et 3e classes valables 5 jours pendant la période du 10 au 17 juillet avec réduction de 20 à 57 0/0.

Ces prix sont :

A	50 kilomètres	: 2e cl.	4 fr. 90	3e cl.	3 fr. 20
A	100	—	—	8 fr. 40	—	5 fr. 50
A	150	—	—	11 fr. 60	—	7 fr. 50
A	200	—	—	14 fr. 45	—	9 fr. 35
A	250	—	—	17 fr. 10	—	11 fr. 20
A	300	—	—	19 fr. 40	—	12 fr. 65

Voyages aux stations balnéaires
et à Chantilly, Compiègne et Pierrefonds, Coucy-le Château et Villers-Cotterets

Les billets d'excursion valables pendant une seule journée avec réduction de 20 à 72 0/0 seront mis à la disposition des voyageurs pour être utilisés le vendredi 14 juillet, dans les trains ordinaires spécialement désignés.

Voyages aux stations balnéaires et thermales

La durée de validité des billets hebdomadaires de 1re, 2e et 3e classes, valables en temps ordinaire pendant 5 jours sera étendue du 7 au 18 juillet inclusivement.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT

Cartes d'Excursion de 15 jours

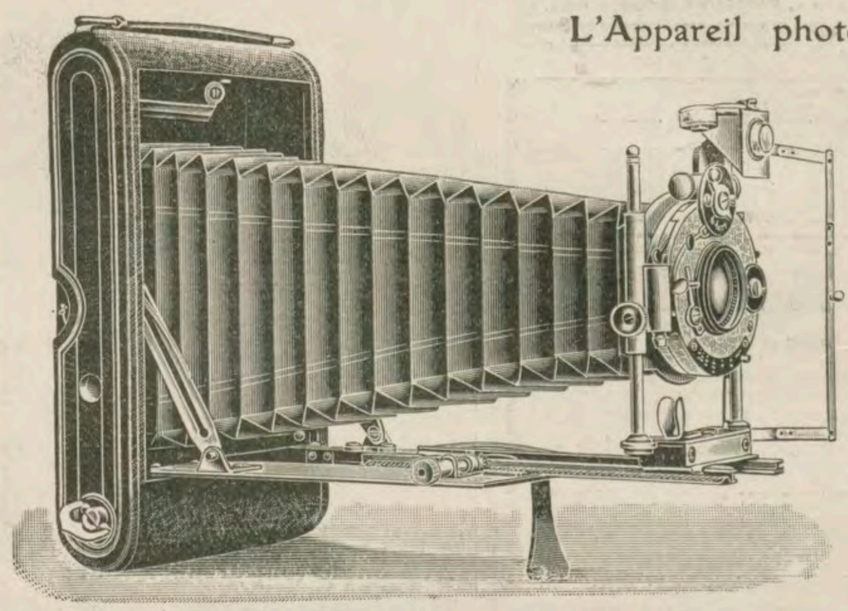
On a beaucoup parlé des avantages qu'offrent aux voyageurs les abonnements généraux de 15 jours créés en Suisse et en Belgique. Il n'est pas sans intérêt de rappeler que, depuis plusieurs années, les Chemins de fer de l'Etat français mettent à la disposition du public pendant la saison d'été des abonnements de ce genre.

Ces abonnements sont de deux sortes. Les uns donnent droit à la circulation gratuite sur tout le réseau moyennant le prix très réduit de 135, 100 ou 75 fr. suivant la classe. Les autres sont limités à la partie du réseau situé au sud de la Loire et ne coûtent respectivement que 100 75 ou 50 fr. Les cartes peuvent être demandées à une gare quelconque des Chemins de fer de l'Etat ou au Contrôle des Recettes, 45, rue Saint-Lazare.

Un auto pour la chasse aux crocodiles.
(Schnauterl, Munich)

Pour les Sportsmen ! les Amateurs !

L'Appareil photographique



Léger

Réduit

pour

tous les

Travaux

EST LE

TYKTA III *bis*

pour plaques et pellicules

muni des fameux Objectifs

KRAUSS-ZEISS

Instantanés rapides ⌀ Portraits ⌀ Paysages ⌀ Reproduction

Catalogue n° 17 gratis et franco

E. KRAUSS OPTIQUE & MÉCANIQUE DE PRÉCISION ⌀ ⌀ ⌀

21-23, Rue Albouy, PARIS

CHEMINS DE FER DE PARIS-LYON MEDITERRANEE

VOYAGES INTERNATIONAUX A ITINÉRAIRES FACULTATIFS

La Compagnie délivre toute l'année, dans toutes les gares de son réseau et dans certaines agences de voyages (1) des Livrets de Voyages Internationaux à itinéraires établis au gré des voyageurs et pouvant comporter à la fois des parcours :

a) sur les réseaux français du P.-L.M., de l'Est, de l'Etat, du Midi, du Nord, de l'Orléans, de l'Ouest, de l'Etat (lignes algériennes), du P.-L.-M. Algérien, de l'Ouest Algérien, du Bône-Guelma et sur le réseau Corse des chemins de fer départementaux.

b) sur certaines lignes maritimes de l'Océan Atlantique, de la mer Méditerranée et de la mer Noire (Echelles du Levant) desservies par la Compagnie Générale Transatlantique, par la Compagnie de Navigation mixte (Cie Touache), par la Société Générale de Transports maritimes à vapeur ou par la Compagnie des Messageries maritimes.

c) Sur les chemins de fer allemands, austro-grois, belges, bosniaques et herzégoviniens, bulgares, danois, finlandais, italiens et siciliens, luxembourgeois, néerlandais, norvégiens, roumains, serbes, suédois, suisses et turcs.

L'itinéraire des voyages commencés en France, Algérie, en Tunisie ou en Corse, doit comporter obligatoirement des parcours étrangers ; il doit ramener le voyageur à son point de départ.

Parcours minimum taxé : 600 kilomètres. — Validité : 45 jours jusqu'à 2.000 kilomètres ; 60 jours de 2.001 à 3.000 kilomètree ; 90 jours au-dessus de 3.000 kilomètres.

Arrêts facultatifs. — Les demandes de Livrets internationaux sont satisfaites le jour même aux gares de Paris et de Nice et dans les Agences de Voyages lorsqu'elles arrivent à ces gares et agences avant midi. Pour toutes les autres gares, les demandes doivent être faites au moins 4 jours à l'avance. Les livrets commandés en Algérie, en Tunisie et en Corse étant établis en France, le délai de 4 jours est augmenté des délais de transmission.

(1) Ces agences sont : 1° à Paris : Cook et fils, place de l'Opéra ; Lubin, 36, boulevard Haussmann ; Voyages Modernes, 1, rue de l'Echelle ; Carl Stangen, Schenker et Cie, 1, rue Auber ; Grands Voyages, 2, rue du Helder et 38, boulevard des Italiens ; 2° Marseille : Cook et fils, 11 *bis*, rue de Noailles.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. — H.-L. Motti, Paris.

Le Gérant : Jarrige.